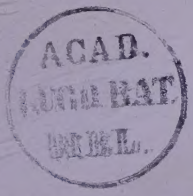
Die Eisenbahnen Deutsch-Südwestafrikas

und ihre Bedeutung für die wirtschaftliche Entwicklung der Kolonie.

Inaugural-Dissertation

zur Erlangung der Doktorwürde

der hohen philosophischen Fakultät der Friedrich-Alexanders-Universität Erlangen



vorgelegt von

Erich Quiring

aus Sandau a. Elbe.

Tag der mündlichen Prüfung: 6. März 1911.

Borna-Leipzig

Buchdruckerei Robert Noske

1911.

179

Inhaltsverzeichnis.

Seite

A. Einleitung.
1. Allgemeines 1
2. Wirtschafts-Geographisches 2
3. Historisches 6

B. Die Eisenbahnen Deutsch-Südwestafrikas (Entstehung, Bau, Wirkung und Wirtschaftlichkeit).
1. Swakopmund—Windhuk 7
2. Otavibahn 13
3. Otavi—Grootfontein 20
4. Lüderitzbucht—Aus 21
5. Aus—Keetmanshoop 24
6. Seeheim—Kalkfontein 27
7. Die Umgestaltung des Eisenbahnwesens.
a) Gründe 30
b) Verkehrsprogramm der Regierung und Finanzierung . . 33
c) Verstaatlichung der Otavibahn 34
d) Umbau Karibib—Windhuk 36
e) Nord-Südbahn Windhuk—Keetmanshoop 37
8. Gesamtübersicht 39

C. Die Hauptwirtschaftsfaktoren Deutsch-Südwestafrikas und die Bedeutung der Eisenbahnen für sie.
1. Kleinwerte (Acker- und Gartenbau, Straußenzucht) 41
2. Großwerte (Viehzucht und Bergbau) 43

D. Bisherige Entwicklung des Schutzgebietes 56
E. Schluß 57

Literaturverzeichnis.

Pechuel-Lösche, Dr., Zur Kenntnis des Hererolandes. In der Zeitschrift Das Ausland Jahrg. 1886 Nr. 42 ff.

Pechuel-Lösche, Dr., Zur Bewirtschaftung Südwestafrikas. In der Deutschen Kolonialzeitung Jahrg. 1888 Nr. 32 ff.

Köbner, O., Kolonialpolitik. Jena (Gust. Fischer) 1908.

Deutscher Kolonialatlas. Berlin (Dietr. Reimer) 1910.

Dernburg, B., Zielpunkte des deutschen Kolonialwesens. Zwei Vorträge. Berlin (Mittler & Sohn) 1907.

Denkschriften der Regierung über die Entwicklung der Schutzgebiete in Afrika und der Südsee (Abt. A u. E) in den Jahren 1905—1909.

II. Nachtrag zum Haushaltsetat für 1905 für Südwestafrika (Reichstagsaktenstück Nr. 24).

Beilage I u. II (Denkschrift über die Gestaltung des Eisenbahnwesens in Deutsch-Südwestafrika) zum II. Nachtrag zum Etat für das südwestafrikanische Schutzgebiet für 1909.

Regierungs-Denkschrift vom 9. April 1907 betr. die Eisenbahnen Afrikas. Grundlagen und Gesichtspunkte für eine koloniale Eisenbahnpolitik in Afrika. Reichstagsdrucksache Nr. 262.

Das deutsche Kolonialreich, Prof. Dr. Hans Meyer. Leipzig 1910. Bd. 2: Deutsch-Südwestafrika, von Leonh. Schultze.

Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen Bd. 64 S. 123 ff., Bd. 65 S. 171 ff. Berlin 1909.

Archiv für Eisenbahnwesen Heft 3 S. 642. Berlin (Jul. Springer) 1910.

Zentralblatt der Bauverwaltung, Berlin 1908 Nr. 90 S. 597 ff., 1910 Nr. 92 S. 601 ff. u. Nr. 94 S. 613.

Balzer, Geh. Oberbaurat, Vortrag vom 8. Oktober 1910 in der Deutschen Kolonialgesellschaft Sekt. V: Die Fortschritte des Eisenbahnbaues und der Technik in unseren Kolonien.

Unsere Kolonialwirtschaft in ihrer Bedeutung für Industrie, Handel und Landwirtschaft. Kolonialwirtschaftliches Komitee. Berlin 1910.

Otavi-Minen- u. Eisenbahngesellschaft, Berlin. Geschäftsberichte von 1905—1910.

Die Otavi-Bahn, von Dipl.-Ing. Wechsler. Sonderabdruck aus der Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure Jahrg. 1907 S. 201.

Mitteilungen der „Orenstein & Koppel, Arthur Koppel A.-G., Berlin und der South West Africa Company, Ltd., London.

II. Nachtrag zum Haushaltsetat für die Schutzgebiete auf das Rechnungsjahr 1906. Reichstagsdrucksache Nr. 572 **11.** Legislaturperiode.

Beilage zur Ergänzung des Etats für das deutsch-südwestafrikanische Schutzgebiet auf das Rechnungsjahr **1909.** Reichstagsdrucksache Nr. 769 Abt. 6.

Verhandlungen der Kolonial-Technischen Kommission des Kolonial-Wirtschaftlichen Komitees. Berlin 1910.

Die deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee 1909/10. Amtliche Jahresberichte, herausgegeben vom Reichskolonialamt. Berlin (Mittler & Sohn) **1911.**

Rohrbach, Dr. Paul, Deutsche Kolonialwirtschaft. Bd. 1: Südwestafrika. Berlin-Schöneberg (Buchverlag der Hilfe) 1907.

Deutsch-Südwestafrika ist die Kolonie, die am besten den Umschwung in der deutschen öffentlichen Meinung über unsere Schutzgebiete illustriert. Früher hielt man sie für eine der schlechtesten Erwerbungen, die das Reich hatte machen können, während sich in letzter Zeit immer mehr die Ansicht Bahn bricht, daß wir es hier mit einem leistungsfähigen und für die Zukunft vielversprechenden Gebiet zu tun haben. Von dieser Kolonie sagte der frühere Staatssekretär des Reichskolonialamts Dernburg: „Ich persönlich halte die Kolonie, und ich spreche das mit voller Überzeugung nach langer Überlegung aus, für die sicherste sämtlicher Kolonien in materieller und klimatischer Beziehung, die wir Deutschen besitzen".[1]) Von allen Schutzgebieten ist — abgesehen von den hochgelegenen malariafreien Stellen Deutsch-Ostafrikas (ungefähr in der Größe des Königreichs Preußen) — Deutsch-Südwestafrika (von der $1^1/_2$ fachen Größe des Deutschen Reiches) das einzige, das als Ansiedlungskolonie in Betracht kommt, d. h. seine geographischen und klimatischen Verhältnisse sind derart, daß Volksteile des Mutterlandes dauernd ansässig werden, daß also nicht nur die auswandernde Generation, sondern auch ihre Nachkommen dort leben und selbst die Bewirtschaftung in die Hand nehmen können.[2]) Unsere anderen Schutzgebiete sind durchweg Pflanzungs- oder Plantagenkolonien, in denen die Europäer aus klimatischen Gründen in der Regel die zur Gewinnung der Bodenfrüchte erforderliche Arbeit nicht selbst leisten können. (Eine hiervon abweichende Stellung nimmt nur Kiautschou ein, das eine Handelsvermittlungskolonie und ein politisch-militärischer Stützpunkt ist.) Bei der Ausdehnung von Deutsch-Südwestafrika

[1]) Dernburg, Vortrag, gehalten auf Veranlassung einer freien Vereinigung von Künstlern und Gelehrten am 8. Januar 1907, S. 19.

[2]) O. Köbner, Kolonialpolitik, Jena (Gust. Fischer) 1908, S. 17.

(835 100 qkm) und bei den geographischen Verhältnissen des Landes, auf die wir weiterhin kurz eingehen wollen, kann eine intensive wirtschaftliche Erschließung nur durch Hebung der Verkehrsverhältnisse erfolgen, da ohne Lösung der Verkehrsfrage die Produktion und der Handel auf einem gewissen Punkt stehen bleiben und dann stagnieren muß. Deutsch-Südwestafrika ist das erste Schutzgebiet, in dem eine Eisenbahnpolitik größeren Stils betrieben wurde. (Im Jahre 1905 besaßen wir in unseren sämtlichen afrikanischen Schutzgebieten noch nicht ganz 800 km Eisenbahn. Durch die Aufklärungsarbeit des Staatssekretärs Dernburg für die Notwendigkeit systematischen Eisenbahnbaues, ohne den eine wirtschaftliche Erschließung der Gebiete nicht möglich sei und ohne den unsere Kolonien in wirtschaftliche Abhängigkeit von den benachbarten Nationen kommen müßten, wurde ein Umschwung in der öffentlichen und in des Reichstags Meinung herbeigeführt, dessen Ergebnis die tatkräftige Inangriffnahme einer systematischen Eisenbahnpolitik in den Kolonien war.) Man geht nicht zu weit, wenn man hierin einen Wendepunkt unserer bisherigen Kolonialpolitik überhaupt sieht, und es dürfte daher wohl interessieren, eine Untersuchung über die Eisenbahnverhältnisse in Deutsch-Südwestafrika als der Kolonie, die zurzeit den größten Besitzstand an Schienensträngen hat, und über ihre wirtschaftliche Bedeutung für das Schutzgebiet anzustellen.

Betrachten wir zunächst die wirtschaftsgeographischen Bedingungen der Kolonie, um dann nach einem kurzen historischen Rückblick uns den Untersuchungen über die Eisenbahnen, ihre Entwicklung und ihre Bedeutung zuzuwenden.

Die Grenzen unseres Schutzgebietes sind im Westen die Küste, abgesehen von dem schmalen Landstreifen um die Walfischbai (britischer Besitz), im Süden der Oranje (gegen Kapland), im Norden der Kunene (gegen Angola). Von letzterem Fluß verläuft die Grenze parallel dem Breitengrad bis zum Fluß Okawango, dem sie bis Libebe folgt, um von da in gerader Linie bis zu den Katima-Molilo-Fällen des Sambesi zu gehen. Diesem entlang bis Kasungula, zurück am Tschobe-Linjanti bis Linjanti. Von hier parallel dem Breitengrad bis zum 21° ö. L., von diesem

Meridian bis zum 22° s. Br., dem sie bis zum 20° ö. L. folgt. Letzterer Meridian bildet dann die Ostgrenze bis zum Oranje. Der ganzen Küste ist ein Wüstenstreif vorgelagert, die Namib, die südlich bis zum Oranje reicht, nördlich weit über den Kunene hinauszugehen scheint. Der mittlere Abstand des Wüstenstreifens von der Küste beträgt 60 km, südlich des Kuisib erstreckt er sich über 100 km landeinwärts. In der Namib sind (bisher bis 180 m Seehöhe) die Diamanten gefunden worden, und zwar hauptsächlich in der Gegend der Lüderitzbucht. Diese Wüstenbeschaffenheit der Küste ist von großem Nachteil für die Häfen. Wie Dr. Pechuel Lösche[1]) ausführt, wachsen die Nehrungen der beiden Meereseinschnitte Sandwichhafen und Walfischbai langsam, aber stetig in nördlicher Richtung unter der Einwirkung der von Südwesten anlaufenden und die Sande am Strand entlang befördernden Brandung. Ebenso versanden allmählich die südlichen Teile der Baien durch die vom Winde hineingefegten Staubmassen. Bei unserer Landungsstelle Swakopmund zwingen diese Verhältnisse zu fortwährenden kostspieligen Verbesserungen, und auch zurzeit ist man wieder mit Projekten für eine völlige Umgestaltung der Landungsverhältnisse beschäftigt. Deutsch-Südwestafrika ist eine Terrassenlandschaft, die von der Küste her ansteigt und eine Höhe von über 1200 m erreicht. Ungefähr 300 km vom Meer entfernt beginnt das Land nach Osten wieder allmählich abzufallen. Im Innern finden sich zahlreiche Gebirgszüge, die eine beträchtliche Höhe erreichen (z. B. der Omatokoberg 2680 m).[2])

Die klimatischen Verhältnisse sind durchweg sehr günstig. Obwohl das Schutzgebiet in denselben Breiten liegt wie auf der nördlichen Halbkugel die Libysche und Nubische Wüste, sind seine mittleren Jahrestemperaturen mit denen der nördlichen Mittelmeerländer zu vergleichen. Etwa vom 19° s. Br. ab ist die dauernde Ansiedlung und Arbeitsfähigkeit in diesen doch tropennahen Gebieten für den Nordländer ermöglicht. So be-

[1]) Dr. Pechuel Lösche, Zur Kenntnis des Hererolandes, Aufsatz in Das Ausland Jahrg. 1886 Nr. 42 ff.

[2]) Deutscher Kolonialatlas 1910, Berlin.

trägt in Windhuk das Jahresmittel 20°, und zwar ist im heißesten Monat (Januar) die mittlere Temperatur 25°, im kühlsten (Juli) 19°.[1]) (Der Nordrand, das Amboland, das vorläufig für die Besiedlung aus politischen Gründen noch nicht in Betracht kommt, hat subtropisches Klima und dürfte sich daher nur zur Plantagenwirtschaft eignen.) Daß die Luftwärme in diesen Gebieten relativ so gering ist, liegt in der Erhebung des Landes bis zu 1200 und 1300 m begründet, wie in der kalten, von der Antarktis kommenden Benguelaströmung, die an der Küste entlang geht und als Auftriebwasser erscheint infolge des durch den Südostpassat vom Lande abgetriebenen Oberflächenwassers. Diese Strömung bewirkt auch, daß an der Küste fast nie Regen fällt, aber Nebel sehr häufig eintreten.

Die Niederschläge erfolgen fast nur in der Regenzeit, die vom Anfang November bis Anfang Mai gerechnet wird. Die Hauptregen fallen im Januar und Februar. Die Regenzeiten verlaufen jedoch von Jahr zu Jahr verschieden, und auch ihre Ergebnisse verteilen sich während der nämlichen Monate zeitlich wie räumlich sehr ungleichmäßig. Infolge der dachartigen Neigung des Landes und der Beschaffenheit des Bodens läuft das Wasser schnell ab, zieht ein und gelangt nur sehr unregelmäßig an die Küste. So führen fast alle Flüsse nur zeit- und streckenweise Wasser. Man nennt diese nach dem Kapholländischen Riviere. Lediglich die Grenzflüsse, der Oranje und der Kunene, haben jahraus, jahrein sichtbar fließendes Wasser. Oberflächliche Wasseransammlungen finden sich da, wo die abkommenden Gewässer in Einsenkungen stehen bleiben und bei undurchlässigem Schlickboden sich längere Zeit zu erhalten vermögen (Vleys, Pans); ebenso hält sich das Wasser oft in den Vertiefungen der Betten mancher Abflußrinnen, wenn der Boden undurchlässig ist (Kolke), und auf dem Felsboden kleiner Talkessel im Gebirge, wie auch in den Vertiefungen der sogen. platten Klippen. Von noch größerer Bedeutung für das Schutzgebiet ist das Grundwasser, dessen Spiegel von der Ergiebigkeit der Regenzeiten abhängt. Sichtbar zutage tritt es in den Wasserkammern der Kalkschichten und

[1]) s. S. 3 Anm. 2.

in einigen Vertiefungen der Abflußrinnen, wo es sich an höher gelegenen undurchlässigen Schichten staut und überfließt.[1]) Sonst sucht man es durch Bohrungen auf und läßt es mittels Windmotoren emporpumpen, um eine künstliche Bewässerung zu erzielen, die für die Bewirtschaftung der meisten Gegenden unerläßlich ist. In neuerer Zeit sucht man auch durch Staudämme sich eine größere Wassermenge ständig zu erhalten.

Im Norden des Gebiets liegt das Amboland, dessen Bewohner, die Ovambo, eifrige Ackerbauer sind und sich nur nebenbei mit Viehhaltung beschäftigen. Als eine Art Sachsengänger kommt ein Teil von ihnen periodisch zur Arbeit in die nördlichen Teile des Damaralandes, wo sie sehr gesucht sind. Dann folgt nach Süden das Damaraland mit dem westlich vorgelagerten Kaokofeld, ihm schließt sich, bis an den Oranje reichend, das Groß-Namaland an. Der mittlere Streifen des Schutzgebietes eignet sich besonders zur Viehzucht, im Süden namentlich zur Zucht von Wollschaften und Angoraziegen, im Norden mehr zur Rindviehzucht. Letzteres Gebiet kommt auch stellenweise für Ackerland in Betracht. In den Flußbetten der Riviere und an offenen Wasserstellen sind gleichfalls meist die Bedingungen für Ackerbau- und Gartenwirtschaft gegeben.

Von den Eingeborenen sind vor allem die Herero zu nennen, die vor dem Krieg Viehzucht im größten Maßstab betrieben und jetzt, soweit sie keine Viehhaltung mehr haben, geschätzte Arbeiter stellen. Sie saßen hauptsächlich im östlichen Mittelland und der Omaheke. Südlich von ihnen wohnen die Nama oder Hottentotten, ein nicht sehr zuverlässiges Volk, die den Viehraub geregelter Arbeit vorziehen. Westlich der Herero, im Mittelland und Kaoko, halten sich die Bergdamara auf, ein verarmter, von den stärkeren Nachbarn verdrängter Stamm, ähnlich den Buschmännern, die in den trostlosen östlichen Gegenden ein menschenunwürdiges Dasein führen. Im Groß-Namaland sitzen die Bastards, ursprünglich Mischlinge von Europäern und Namafrauen, aus dem Kaplande eingewandert, zuverlässige, tüchtige Leute. Nach

---

[1]) Dr. Pechuel Lösche, Zur Bewirtschaftung Deutsch-Südwestafrikas, in der Deutschen Kolonialzeitung Jahrg. 1888 Nr. 32 ff.

dem Oranje zu finden wir die Bondelzwarts, die, ein unruhiges Volk, unseren Truppen viel zu schaffen gemacht haben.

Bevor das Gebiet des heutigen Deutsch-Südwestafrika noch von irgendeiner Macht in Besitz genommen war, arbeitete dort bereits die Deutsche Rheinische Missionsgesellschaft. Die Absicht der Kapkolonie in den 70er Jahren, den größten Teil des Hererolandes an sich zu nehmen, scheiterte an dem Widerspruch der englischen Regierung, die ihrerseits dann aber die Walfischbai und deren nächste Umgebung mit Beschlag belegte. Der Bremer Kaufmann F. A. E. Lüderitz kaufte 1883 vom Kapitän Joseph Fredericks zu Bethanien das Land um die Bucht von Angra Pequena (heutige Lüderitzbucht) bis 5 engl. Meilen landeinwärts und dann den ganzen Küstenstreifen vom Oranjefluß aufwärts bis zum 26.° s. Br., in einer Ausdehnung von 20 Meilen binnenwärts, insgesamt ca. 900 deutsche Quadratmeilen. England, das bisher auf die Anfrage der deutschen Regierung, ob seinerseits Ansprüche in dieser Gegend beständen, der Antwort ausgewichen war, erhob nun Einspruch und wollte die Kapkolonie zur schleunigen Annexion des gesamten Gebietes veranlassen. Bismarck trat dem energisch und rasch entgegen, ließ durch deutsche Kriegsschiffe die Flagge an der Küste hissen und schloß mit den Eingeborenenhäuptlingen Schutzverträge ab. England erkannte daraufhin die deutsche Erwerbung an und behielt nur die Walfischbai und einige Inseln vor der Küste. Das deutsch-englische Kolonialabkommen v. 1. 7. 1890 regelte die Grenzen des Schutzgebietes; für die an Angola stoßende Nordgrenze war mit Portugal durch den Abgrenzungsvertrag v. 30. 12. 1886 eine Vereinbarung getroffen. In die Zeit der deutschen Herrschaft fallen verschiedene Aufstände der Eingeborenen, von denen wir hervorheben wollen: Die Erhebung der Witbois unter Hendrik Witboi (1893/94), der dann nach seiner Unterwerfung zu Deutschland hielt. Im Jahre 1903 stehen die Bondelzwarts auf, denen sich 1904 auch die Herero und Hottentotten, bis dahin alte Feinde, anschließen. Nunmehr geht auch Hendrik Witboi zu den Aufständischen über und übernimmt deren Führung. Lediglich der der Zahl nach geringe Stamm der Bastards bleibt treu. Mehr als 15 000 deutsche Soldaten waren nötig, um den über 2 Jahre dauernden hartnäckigen

Widerstand niederzuzwingen. Mit dem Tode Morengas ist der Aufstand in der Hauptsache als erloschen zu betrachten (1907). Schon seit Ende des Jahres 1905 war die Zivilverwaltung wieder eingerichtet, und man ging sofort an den wirtschaftlichen Wiederaufbau des von dem Aufstand betroffenen Landes.[1])

Es war besonders dieser letzte Krieg, der die Notwendigkeit von Eisenbahnen schon vom politisch-strategischen Standpunkte aus klarlegte und auch den Anstoß gab zum Bau des größten Teils der bestehenden Linien.

Die Entwicklung des Eisenbahnbaues in den deutschen Kolonien in den letzten Jahren zeigt die folgende Tabelle, in der die jeweilige Summe der Bahnkilometer ohne Berücksichtigung der verschiedenen Spurweiten angegeben ist.

	Anfang 1908	Anfang 1909	Ende 1909
Im Betrieb:			
Kamerun	0	0	108
Togo	164	164	196
Ostafrika	338	338	464
Südwestafrika	1250	1486	1599
Summe	1752	1988	2367
Im Bau:			
Kamerun	160	520	412
Togo	0	175	143
Ostafrika	19	744	791
Südwestafrika	169	113	0
Summe	348	1552	1346[2])

Die erste Bahn Deutsch-Südwestafrikas und auch die älteste aller Bahnen unserer Schutzgebiete überhaupt — wenn man von der Usambara-Bahn in Deutsch-Ostafrika absieht, von der im Jahre 1894 erst 14 km eröffnet waren und die 1905 nicht mehr als 129 km im Betrieb hatte — ist die Eisenbahn von Swakopmund nach Windhuk. Swakopmund ist außer dem Hafen Lüderitzbucht die einzige größere Anlegestelle und hat sich, trotzdem die Landungsverhältnisse alles eher als günstig sind, schnell zu einem Platz von Bedeutung entwickelt infolge seiner guten Lage un-

[1]) O. Köbner, Kolonialpolitik, Jena (Gust. Fischer) 1908, S. 55 ff.

[2]) Die letzten Zahlen s. S. 39.

gefähr in der Mitte des langen Küstenstreifens mit dem wichtigen mittleren Teil des Schutzgebietes hinter sich. Die Schiffe müssen kilometerweit vom Lande Anker werfen und löschen mittels Leichter an einem weit ins Meer reichenden Landungssteg, der von der Truppe während des großen Aufstandes hergestellt wurde. Die Mole, die man mit großen Kosten errichtet hatte, um die Versandung zu verhindern, ist völlig unbrauchbar geworden. Die Gründe hierfür legten wir bereits in dem einleitenden geographischen Teil dar.

Über die Entstehung der Bahn wäre kurz folgendes zu berichten: Im Mai des Jahres 1897 brach, vom Kapland her eingeschleppt, die Rinderpest im Schutzgebiet aus und griff mit großer Schnelligkeit um sich. Die Herden der Herero, die den größten Viehbestand hatten, wurden bis zu 95 % vernichtet, und wenn auch das Vieh der weißen Ansiedler weniger unter der Pest zu leiden hatte, da die Schutzimpfungen der Krankheit etwas Einhalt taten, so war doch ihr Viehbestand numerisch zu gering, um ausgleichend ins Gewicht fallen zu können. Es stand nun zu befürchten, daß nicht nur die Versorgung mit Nahrungsmitteln aufhören, sondern auch die jetzt doppelt notwendige Zufuhr von der Küste her abgeschnitten werden würde. Der ganze Verkehr des Landes beruhte auf dem Transport mittels Ochsenwagen, an den 10—20 Ochsen und mehr gespannt werden, eine Beförderungsart, die durch die Viehverluste natürlich in Frage gestellt wurde. Die Folge wäre eine allgemeine Hungersnot gewesen, deren wirtschaftliche Begleiterscheinungen in diesem isolierten Gebiet doppelt schwer empfunden worden wären. Die Regierung entschloß sich daher, die schon früher geplante Verbindung mit der Küste durch eine Bahn herzustellen. Diese Strecke war eine Militärbahn, erbaut durch ein Kommando der Eisenbahnbrigade und mit Material, das teilweise aus den Kriegsbeständen der Truppe genommen war. Der Bau wurde im September des Jahres 1897 begonnen, als Spurweite wurde die Feldspur, 60 cm von Innenkante Schienenkopf bis Innenkante Schienenkopf gemessen, gewählt. Als Schienenprofil war die 5 metrige Feldbahnschiene von 9,5 kg Metergewicht, die auf 8 Schwellen verlegt 1,3 t Raddruck hat, vorgesehen. Nach streckenweiser Fertig-

stellung und Inbetriebnahme wurde gegen Mitte Juni 1902 der Betrieb auf der ganzen Strecke eröffnet. Der Bau hat also 4 Jahre und rund 9 Monate gedauert. Die Gesamtlänge beträgt 382 km. Erhebliche Schwierigkeiten für den Bau lagen in der Überwindung des ca. 100 km breiten Wüstengürtels an der Küste, der Wasserarmut des Geländes und den starken Steigungen. An der Küste, fast in Meereshöhe steigt die Bahn bis Karibib (194 km) auf 1165 m, bis Okahandja (311 km) auf 1321 m und bis Windhuk (382 km) auf 1637 m Meereshöhe (Rigi—Rotstock 1663 m). Als Arbeiter wurden anfangs Eingeborene und in Kapstadt geworbene Weiße verwendet. Da letztere sich jedoch bald als unzuverlässig erwiesen und einen schlechten Einfluß auf die Farbigen ausübten, wurden aus der Heimat 125 Reservisten der Armee, namentlich der Eisenbahntruppe, als Arbeiter herangezogen. Die Gesamtkosten der Bahn belaufen sich auf 15 315 700 Mk. oder pro Kilometer auf 40 094 Mk. Die Mittel hierfür sind aus den Etats des Schutzgebietes bestritten worden.[1]) Als Förderungsmaterial wird Steinkohle verwendet, da Holz in Südwestafrika zu selten ist.

Die Tarife sind folgende:

	Einfache Fahrt		Hin- und Rückfahrt (14 Tage gültig.)	
per Kilometer und in Mark .	I. Klasse	II. Klasse	I. Klasse	II. Klasse
für Weiße	0,10	0,06	0,15	0,09
für Eingeborene	—	0,04	keine Rückfahrkarten.	

Straf- bezw. Zuschlagskarten à 1 Mk.

Im Güterverkehr gelten für 100 kg und 1 km die Sätze: Für gewöhnliches Stückgut 4 Pfg., für Stückgut mit Ausnahmetarif 2 Pfg., für Wagenladungen bei Aufgabe von 5000 kg oder Zahlung für dieses Gewicht 3 Pfg., Spezialtarif I u. II 1,2 Pfg., Ausnahmetarif für Erze in Wagenladung aus den Innern nach der Küste 0,7 Pfg.[2])

---

[1]) Geh. Oberbaurat Baltzer im Zentralbl. der Bauverw. vom 1. November 1908 Nr. 90 S. 601.

[2]) Denkschr. der Regierung vom 9. April 1907 betr. die Eisenbahnen Afrikas, Grundlagen und Gesichtspunkte für eine koloniale Eisenbahnpolitik in Afrika, Reichstagsdrucksache Nr. 262.

Diese Bahn ist unter recht ungünstigen Verhältnissen erbaut worden und zeigt überall Spuren ihrer Entstehung als Notstandswerk, das noch dazu in einer Zeit ausgeführt wurde, da die Mittel knapp und die Ziele kurz gesteckt waren. Sie ist sozusagen zusammengestückelt worden. Man beabsichtigte, zunächst nur den für die Ochsenwagen schwierigsten und daher kostspieligsten Weg durch die Namib von Swakopmund bis Jakalswater mittels der Eisenbahn zu bewältigen, und verfolgte, da man in Eile und ohne umfassende Vorstudien an den Bau zu gehen gezwungen war, den alten Bayweg durch das Khanrivier, der auffallend schwierig ist. Der vermeintlichen Billigkeit und Zweckmäßigkeit halber war sogar geplant, die Bahn mittels Pferden oder Maultieren zu betreiben, was die schärfste Verurteilung herausfordern mußte. Man sah dann aber ein, daß ein solcher Betrieb in keiner Weise leistungsfähig sein werde und wählte Dampfbetrieb. Das Gleis wie der ganze Bau ist sehr schwach, was die Leistungsfähigkeit der Bahn ungünstig beeinflußt.[1]) Dennoch hat die Bahn dem Schutzgebiet wesentlichen Nutzen gebracht. Berücksichtigt man, daß ein Ochsenwagen, der bis dahin allein für den Transport in Betracht kam, mit nur 30—40, höchstens 50 Zentnern Ladungsfähigkeit, täglich 18—36 km bewältigt, also im allergünstigsten Falle den Weg bis Karibib in ca. 8—10 Tagen zurücklegt, während die Bahn dieselbe Strecke mit 12—16 Wagen im Zug erst in zwei, dann in einem Tag durchfuhr, so leuchtet der Vorteil ohne weiteres ein. Vor allem zeigte sich der Wert der Bahn während des Hereroaufstandes, wo sie uns wesentlichen, militärisch-strategischen Nutzen brachte und wo an ihre Leistungsfähigkeit außerordentliche Ansprüche gestellt wurden. Im Jahre 1905/06 wurden befördert

[1]) Der Mangel an Vorarbeiten war es auch, der die Überschreitung von 2 937 132 Mk. gegenüber dem Voranschlag verursachte. Die Fehler, die bei diesem Bau begangen waren, gab der Staatssekretär des Reichskolonialamts rückhaltlos zu und erklärte, man werde künftig Bahnen nicht mehr in eigener Regie, sondern von zuverlässigen Privatunternehmern bauen lassen, ein System, dessen Vorzüge schon wenige Jahre später beim Bau der Otavibahn klar zutage traten (Reichstag XII. Legislaturperiode, Aktenstück Nr. 1267).

38 015	Personen	mit	4 980 030	Personenkm,
60 858	t	„	16 075 138	tkm,
3 993	Stück Vieh	„	43 175	Achskm.

Die direkt wirtschaftliche Bedeutung mußte in diesen Zeiten, wo die Bahn ausschließlich für Kriegszwecke Verwendung fand, zurücktreten, jedoch hat die Linie dem Reich durch die Verbilligung der Frachtkosten und die Schnelligkeit des Transportes erhebliche Summen erspart. Vom 1. April 1907 an wurde der Zivilbetrieb wieder eingeführt, nachdem die Bahn während des Krieges unter Militärverwaltung gestanden hatte. Der Übergang erfolgte ohne Störung und auch mit finanziell günstigen Ergebnissen, so daß das erwartete Defizit nicht eintrat. Die Betriebsausgaben konnten voll gedeckt werden, allerdings nur infolge der außerordentlichen Umstände, wie sie die Zeit gleich nach dem Krieg mit sich brachte (Bedarf für die Truppe und für die Wiederherstellung der Wirtschaftsbetriebe), mit denen aber in normalen Zeiten nicht zu rechnen ist. Infolge des nachlassenden Militärverkehrs war es möglich, mehr und mehr Wagen für den Privatverkehr zu stellen, und die hohe Anforderungszahl bewies, wie wichtig die Bahn für diesen geworden war. Die Fahrtzeiten wurden, soweit es die leichte Bauart erlaubte, immer mehr abgekürzt. In Windhuk, Okahandja und Swakopmund wurde eine Anzahl von Privatanschlüssen auf Wunsch der Interessenten gebaut. Für den Betrieb wurden im Jahre 1907 täglich 30 Lokomotiven gestellt, ferner waren am Jahresschluß noch 8 Maschinen in Reserve. Die Einnahmen stellten sich für 1907 auf

Personen- und Gepäckverkehr	260 100 Mk.
Güter- und Viehverkehr	2 309 700 „
Verschiedene Betriebs- usw. Einnahmen . . .	58 500 „
	2 628 300 Mk.,
und zwar	
aus dem Privatverkehr	1 381 300 Mk.
„ „ Gouvernementsverkehr	219 000 „
„ „ Militärverkehr	1 028 000 „
	2 628 300 Mk.

Die Ausgaben beliefen sich auf ungefähr 2 010 000 Mk. Ende des Jahres 1908 waren 303 Weiße und 480 Farbige beschäftigt gegenüber 360 Weißen und 590 Farbigen im Vorjahre. Gegen Ende des Jahres 1908 zeigte sich ein erhebliches Nachlassen des Güterverkehrs, speziell auf der oberen Strecke, da die Schutztruppe verringert war und die nach dem Süden bestimmten Güter über die Bahn Lüderitzbucht—Keetmannshoop geleitet wurden. Solange diese Bahn noch nicht in Betrieb war, wurde für einen großen Teil der Güter nach dem Süden der Bahnweg über Windhuk benutzt, da sich dieser Umweg als erforderlich erwies bei dem Versagen der Transportmittel auf der direkten Strecke von Lüderitzbucht. Dieser natürliche Rückschlag nach den abnormen Verkehrsverhältnissen während des Krieges und kurz nachher hätte die Rentabilität der Bahn allein nicht zu sehr beeinflussen können. Bei dem leichten Material sowohl des Oberbaues wie der Fahrzeuge erwuchsen verhältnismäßig zu hohe Reparaturkosten, die im Verein mit den notwendigerweise kleinen Zugeinheiten den Betrieb außerordentlich teuer gestalteten. (Während sonst bei unseren Kolonialbahnen für die Kosten des Zugkilometers ein Satz von 2 bis 3 Mk. erreicht wird, stellten sich diese Kosten bei der Bahn Swakopmund—Windhuk auf 4,085 Mk. im Jahre 1907 und 3,44 Mk. im Jahre 1908, 1909 3,47 Mk.) Auf die Dauer waren diese Verhältnisse nicht haltbar, und die Regierung sah sich zu tiefgreifenden Änderungen genötigt, die wir weiter unten im Zusammenhang mit der im Jahre 1910 beschlossenen Neugestaltung des Eisenbahnwesens in Südwestafrika besprechen wollen.[1])

[1]) Geh. Oberbaurat Baltzer*) berechnet auf 1 km Betriebslänge

Befördert:		1907	1908
Zugkilometer		1288	1526
Zahl der Züge wochentäglich		4,1	4,9
Personenkilometer		10797	8701
Tonnenkilometer		20767	17900
Einnahmen aus:			
Personenverkehr	Mk.	680	564

*) Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen 1909 Bd. 65 Heft 10 S. 184 (Berlin SW.).

Die zweite Bahn des Schutzgebietes ist die sogen. Otavibahn, die die Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft aus eigenen Mitteln hat erbauen lassen. Diese Gesellschaft ist eine Gründung der South West Afrika Co. Ltd. und der Berliner Diskontogesellschaft mit Sitz in Berlin und verfügt über ein Gebiet von etwa 2600 qkm, das ihr von ihrer Muttergesellschaft aus deren Besitzstand nach der Damaralandkonzession überlassen wurde. Die in diesem Gebiet liegenden Kupfer- und Bleigruben (Otavi, Tsumeb u. a.) waren durch eingehende Erforschung als so ergiebig erkannt worden, daß der Bau einer Verbindungsbahn mit der Küste lohnend erschien. Man wollte anfänglich die Trasse vom portugiesischen Hafen Porto-Alexandre nach Otavi legen, und zwar mit Kapspur (1,067 m), um später vielleicht Anschluß an die Rhodesiabahnen zu suchen, was für unser deutsches Schutzgebiet

---

Güter- und Viehverkehr	„	6046	4822
Verschiedenem	„	154	126
Im ganzen	„	6380	5512
Betriebsausgabe	„	5262	5252
Betriebskoeffizient	%	76,5	95,3
Rohüberschuß	Mk.	1618	260
Anlagekapital	„	40094	
Verzinsung durch Rohüberschuß . . .	%	4,037	0,65
Kosten des Zugkilometer	Mk.	4,085	3,44.

Die Betriebsausgabe mit 5260 Mk. ist sehr ungünstig, höher als die anderer Kolonialbahnen und ist eine Folge der ungünstigen Linien- und Oberbauverhältnisse. Die starke Zunahme des Betriebskoeffizienten erklärt sich durch den starken Rückgang der Militärtransporte. Ferner ist zu beachten, daß die Zahlen für 1907 insofern nicht als ganz maßgebend anzusehen sind, da aus dem Krieg her noch eine Menge Betriebs- und Werkstattmaterial da war, so daß die Betriebsausgaben nicht in voller Höhe erscheinen. Im Rechnungsjahr 1909, dem letzten, da vom 1. April 1910 die Bahn geändert wird, ist wieder ein Verkehrsrückgang zu verzeichnen, jedoch hat sich die Wirtschaftlichkeit gegen das Vorjahr gesteigert. Die Einnahmen sind zwar um rund 199000 Mk., die Ausgaben aber um rund 295000 Mk. und die Betriebsziffer um 5,6% zurückgegangen. Der Rohüberschuß ist gegen das Vorjahr um 95953 Mk. = 64% gestiegen. Die Verringerung der Ausgaben ist hauptsächlich durch Einschränkung des Betriebes und Verminderung des Personals bewirkt. Von einer dauernden und sich in Zukunft steigernden Rentabilität kann aber nach den oben angeführten Gründen nicht die Rede sein. (Zentralbl. der Bauverw., Berlin 1910, Nr. 92 S. 601 und Nr. 94 S. 613.)

von großem Nachteil gewesen wäre, da dann der ganze nördliche Teil des Landes wirtschaftlich von Angola bezw. Porto-Alexandre abhängig und Hinterland für diesen fremden Hafen geworden wäre. Aus finanziellen Rücksichten ging man aber von dieser Linienführung und der Kapspur sowie noch anderen Trassierungsprojekten ab und beschloß, die Bahn von Swakopmund an zu bauen, und zwar in der Feldspur von 60 cm. Es war zunächst eben nur an eine private Minenbahn für die Verbindung der Erzgruben mit dem Verschiffungshafen gedacht. Der Bau wurde einem Privatunternehmer, der Berliner Firma Arthur Koppel A.-G., übertragen, die durch die Art, in der sie die ihr gestellte Aufgabe unter ganz neuen Verhältnissen und zeitweilig ungünstigsten Umständen löste, vollauf das Lob rechtfertigte, das Staatssekretär Dernburg den privaten Bauunternehmern im Reichstag spendete. Der eigentliche Vorbau wurde im Anfang Oktober 1903 begonnen und war noch nicht ein Vierteljahr im Gange, als der Hereroaufstand ausbrach, der die Arbeiterverhältnisse empfindlich beeinträchtigte. Ein Teil der Hereroarbeiter entlief, der Rest wurde vom Militär in Sicherheitshaft genommen. Ungeachtet dieser Schwierigkeiten sah die Unternehmerin nicht von der Weiterführung des Baues ab, sondern suchte sich durch Beschaffung europäischer Arbeiter, namentlich von Italienern, zu helfen. Auch wurden Ovambo angeworben und die Zahl der Italiener weiter verstärkt, als die Regierung den Bau beschleunigt wissen wollte, um die Staatsbahn Swakopmund—Windhuk bis Karibib zu entlasten, da der Militärgüterverkehr zu groß wurde.[1]) Die Italiener bewährten sich sehr schlecht: da sie unter den örtlichen und zeitlichen Umständen ohne Konkurrenz anderweitigen Arbeiterangebots waren, benutzten sie ihre Lage, um ihre Tagesleistung immer mehr zu verschlechtern und dann schließlich noch Lohnerhöhung zu fordern. Dabei erhielten sie einen Tagelohn von 5.50 bis 10 Mk., während die Ovambo nur rund 2 Mk. für den Mann und Tag kosteten, gleichwohl aber mehr Arbeit leisteten als die körperlich stärkeren Italiener.

[1]) Die Regierung gewährte zur Beschleunigung des Baues eine Unterstützung von $1^3/_4$ Mill. Mk.

Letztere stellten die Arbeit ein und verließen zum großen Teil unter Kontraktbruch das Land. Weitere Schwierigkeiten lagen in der Wasserbeschaffung, die ziemliche Zeit in Anspruch nahm und erhebliche Kosten verursachte, sowie in dem Versagen des Swakopmunder Hafens, dessen versandete Mole erst durch eine Landungsbrücke ersetzt werden mußte, ehe der Landungsbetrieb wieder einigermaßen regelmäßig aufgenommen werden konnte. Die Arbeitsverhältnisse wurden allmählich besser, da sich Herero aus dem Feld freiwillig zur Arbeit meldeten und vom Gouvernement Kriegsgefangene der Bauleitung überwiesen wurden. Die Erfahrung, die man mit den Herero machte, werden als sehr zufriedenstellend bezeichnet. Der Lohn für einen freiwillig arbeitenden Hereroro war 15—25 Mk. pro Monat und freie Verpflegung, ein Kriegsgefangener erhielt freie Verpflegung für sich und seine Familie, außerdem gewisse Geldprämien für gute Leistungen.

Die Vorarbeitenabteilung, die die Vermessungen und die Absteckung der Trasse zu erledigen hatte, erreichte am 27. März 1906 Tsumeb. Die erforderlichen Erdarbeiten, Dammbauten und die Herstellung des Bahnkörpers lagen der Unterbauabteilung ob, bei der im Durchschnitt 120—200 weiße Arbeiter und farbige zeitweise über 2000, gelegentlich auch nur 50—60 tätig waren. Die Verlegung des Gleismaterials wurde von der Oberbauabteilung ausgeführt, die 1,1—1,2 km täglich bewältigte. Weiße Arbeiter waren bei ihr durchschnittlich 25, farbige zwischen 100 und 450 beschäftigt. Mit ihr zusammen ging die Fernsprecherkolonne vor, die die Masten errichtete und die Drähte zog.

Am 1. Oktober 1904, also ein Jahr nach Baubeginn, hatte die Bahn km 78 erreicht, am 2. Mai 1905 die Haltestelle Onguati bei km 177, von der die Zweiglinie nach Karibib abgeht. (Die Bahn läuft ca. km 190 mit der Staatsbahn Swakopmund—Windhuk ungefähr parallel.) Dieser Ort wurde bei km 191 am 23. Mai 1905 erreicht, Omaruru (236 km) am 25. August 1905, Otavi (497 km) am 4. Juli 1906, Tsumeb (567 km) am 24. August 1906. Der Bau hat also nicht ganz 3 Jahre gedauert und ist damit in der ursprünglich vor Ausbruch des Hereroaufstandes

vorgesehenen Frist zu Ende geführt worden. Die ganze Länge der Bahn einschließlich der Zweigstrecke nach Karibib beträgt 581 km.

Auch hier war, wie bei der Staatsbahn, der schwierige Steilaufstieg von der Küste zu überwinden, durch geschickte Linienführung aber sind die Steigungsverhältnisse günstiger geworden als auf der alten Staatsstrecke. Die Bahn steigt von ungefähr Meereshöhe bis 1074 m bei km 110, fällt dann bis 835,5 m bei km 145. Vom Bahnhof Usakos bei km 150,6 (873 m hoch) steigt die Bahn bis Onguati (177 km) auf 1080 m. Der Bahnhof Karibib liegt 1169 m, Omaruru 1210 m ü. d. M. Der höchste Punkt der Bahn befindet sich mit 1588,9 m bei km 301. Der Endbahnhof Tsumeb liegt 1290 m ü. d. M.

Das Oberbaumaterial ist verhältnismäßig kräftig und sorgfältig verlegt. Die neunmetrigen Schienen haben ein Metergewicht von 15 kg und halten, auf 13 Schwellen verlegt, einen Raddruck von 3,25 t aus. Dies hat zur Folge, daß die Zugeinheiten hinreichend groß genommen werden können und die Leistungsfähigkeit außerordentlich gesteigert werden darf. Es sind im ganzen 110 Brücken vorhanden, darunter eine von 20 m Spannweite und zwei von 15 m. Die längste Brücke ist die über den Khanfluß bei Usakos, die 5 Öffnungen von je 20 m Spannweite hat. Die kräftige Ausführung des Oberbaus wiegt die Nachteile der schmalen Spur einigermaßen auf. Immerhin erwies es sich als nötig, alle Güterwagen so zu konstruieren, daß ihr Schwerpunkt ziemlich tief liegt, um ihnen die nötige Standsicherheit zu geben. Aus demselben Grunde hat man bei den Personenwagen zwei Fächer des Untergestells mit Stampfbeton und Eiseneinlagen ausgefüllt, so daß diese damit ein totes Gewicht von 1200 kg schleppen müssen.

Die Kosten der Bahn belaufen sich auf rund 30 800 Mk. pro km Bahnlänge.[1])

Der Tarif ist ähnlich dem auf der Staatsbahn Swakopmund—Windhuk. Für Personen kostet der Kilometer I. Klasse 10 Pfg., II. Klasse 6 Pfg., für die Eingeborenen jedoch 6 Pfg. (Staats-

[1]) Glasers Annalen, Berlin 1909, Bd. 65 Heft 10 S. 184.

bahn 4 Pfg.). Die Frachtpreise betragen pro 100 kg und 1 km bei Stückgütern 4 Pfg., bei vollen Wagenladungen 3 Pfg. Eisenbahnmaterialien, Baustoffe und ähnliche Massengüter, sowie Landeserzeugnisse, die ausgeführt werden, werden bei vollen Wagenladungen mit 1,2 Pfg. und bei Stückgütern mit 2 Pfg. pro 100 kg und 1 km berechnet. Als Feuerungsmaterial dient Kohle.

Die vom 1. April 1905 bis 28. Februar 1906, also zur Zeit, als die Bahn erst teilweise fertiggestellt war, beförderten Militärtransporte haben umfaßt: 1098 Reisende, 15 393 t Güter, 2515 Pferde und Maultiere, 3205 Stück Kleinvieh sowie 315 cbm Wasser für die Sammelstellen der Truppe. Hierzu kommen dann noch die Güter für den Bahnbau und die Einrichtung des Hüttenbetriebes sowie Privatgüter. Am 1. März 1906 wurde ein Vertrag mit dem Gouvernement geschlossen, wonach die Otavi-Bahn die Beförderung von mindestens 3000 t monatlich nach Karibib bis zum 1. August 1906 übernahm und sich verpflichtete, diese Tonnenzahl nach Möglichkeit später zu erhöhen, was von Vertrauen seitens der Regierung in die Leistungsfähigkeit der Bahn spricht. In dem ersten Vertragsmonat beförderte darauf die Bahn sogar 4037 t Güter, 818 Reisende, 42 Stück Großvieh und 401 Stück Kleinvieh. Die Eisenbahnbilanz schloß per 31. März 1906 nur mit einem Verlust von 806,31 Mk. ab. Am 31. März 1907 umfaßte das rollende Material 34 Stück $^3/_4$ gekuppelte Lokomotiven, 32 Wasserwagen und 304 Wagen. Am 31. März 1910 waren vorhanden 33 Lokomotiven (darunter 3 Schnellzugsmaschinen), 2 Motorwagen, 30 Wassertender und 328 Wagen (worunter 5 Personen- und 1 Revisionswagen).

Es verkehrten auf der Strecke Swakopmund—Usakos—Karibib täglich ein gemischter Zug, auf der Strecke Usakos—Otjivarongo—Tsumeb wöchentlich drei gemischte Züge; außerdem liefen Güterzüge nach Bedarf. Wie gut sich die Bahn entwickelte, beweist das Anwachsen des Güterverkehrs und gleichzeitig das Bedürfnis, den gesteigerten Personenverkehr schneller durchzuführen, was schon im Jahre 1909 zu einer Trennung des Güter- und Personenverkehrs Veranlassung gab.

Es fahren in jeder Richtung täglich 1 Personenzug zwischen Swakopmund und Usakos, wöchentlich 2 Personenzüge zwischen Usakos und Tsumeb und täglich 1 gemischter Zug zwischen Usakos und Karibib. Außerdem wurden zwischen diesen beiden letzten Stationen 2 Nachmittagszüge eingelegt. Ferner verkehren täglich durchschnittlich 6—7 Güterzüge. Die Reisegeschwindigkeit der Personenzüge beträgt 33,6 km in der Stunde. In den einzelnen Geschäftsjahren (diese rechnen vom 1. April bis 31. März) stellte sich die Zahl der gefahrenen Züge wie folgt:

1906/07[1]):	405	Züge	mit	76 285	Zugkm
1907/08 :	2875	„	„	566 605	„
1908/09 :	3139	„	„	572 817	„
1909/10 :	4308	„	„	694 081	„

Wir sehen also eine starke und sich stetig entwickelnde Zunahme des Verkehrs. Die Personen- und Güterbeförderung betrug in diesen Jahren:

	Personen	Güter
1906/07:	5 874	6 080 t
1907/08:	22 848	60 504 t
1908/09:	19 706	62 019 t
1909/10:	27 531	58 606 t.

Bezüglich des Rechnungsjahres 1906/07 verweisen wir auf die Anmerkung 1. Das Nachlassen des Personenverkehrs in den Jahren 1908/09 beruht auf dem Nachlassen der Militärtransporte.

Die Betriebseinnahmen und -ausgaben beliefen sich in diesen Jahren auf:

	Einnahmen	Ausgaben
1906/07:	479 672,25 Mk.	450 812,46 Mk.
1907/08:	4 237 681,84 „	1 734 198,89 „
1908/09:	4 409 146,37 „	1 743 202,08 „
1909/10:	3 274 120,59 „	1 784 057,80 „

Wie schon bemerkt, rechnet das Betriebsjahr 1906/07 erst vom 16. Dezember 1906 an.

---

[1]) Das Betriebsjahr zählt nur vom 16. Dezember 1906 bis 31. März 1907.

Der Betriebskoeffizient betrug:

1907/08:	40,9 %
1908/09:	39,5 „
1909/10:	54,5 „

Der Reingewinn aus der Bahn betrug:

1907/08: 2 077 170,95 Mk.
(nach Absetzung von 426 312 Mk. für den Erneuerungsfonds).

1908/09: 2 337 335,53 Mk.
(nach Absetzung von 328 609,12 Mk. für Erneuerungsfonds und Zinsen).

1909/10: 1 490 062,79 Mk.

Das Nachlassen der Einnahmen wie des Reingewinns, andererseits die Steigerung des Betriebskoeffizienten im Jahre 1909/10 ist eine Folge der von der Bahn vorgenommenen Tarifermäßigung für Erzsendungen.

Mit Gültigkeit vom 1. November 1908 wurde bereits der Tarif etwas geändert. Erzsendungen in ganzen Zügen auf Entfernungen über 300 km 10 Pfg. statt 12 Pfg. pro tkm. Das für die Frachtberechnung maßgebende Mindestgewicht bei 10 t wird von 7500 kg auf 6000 kg ermäßigt, die Viehtarife für Wagenladungen von 2,50 auf 0,70 Mk. herabgesetzt und auch die Sätze für Einzelviehtransporte entsprechend ermäßigt. Bei dem Stückguttarif wird eine Zwischenklasse von 30 Pfg., bei dem für Wagenladungen eine solche von 20 Pfg. pro tkm eingefügt. Vom 1. April 1909 ab ist der Tarif für Erze, Hüttenprodukte, Kohlen und Koks in Zugladung von 95 t auf Entfernung über 250 km auf 7 Pfg. pro tkm herabgesetzt worden. Letztere Ermäßigung war es, die für 1909/10, wie oben erwähnt, die Einnahmen und damit den Betriebskoeffizienten ungünstig beeinflußte, da die Erze und der Hüttenbedarf der Gesellschaft einen Hauptanteil an den Verfrachtungen haben (im Jahre 1909/10 ca. 75 %). Für die Gesellschaft war ja der hierdurch entstandene Ausfall an Betriebseinnahmen (1 077 000 Mk.) keine Einbuße, da dieser Betrag wieder dem Frachtkonto der Abteilung Bergbau zugute kam.

Die Eisenbahn verzinst sich also im Durchschnitt rund mit 11 %, ist demgemäß sehr rentabel. Obwohl nur aus speziellen

privaten Interessen erbaut, ist sie doch für den Teil des Schutzgebietes, den sie durchzieht, ein wichtiger Faktor in der wirtschaftlichen Erschließung des Landes geworden. Das Gebiet des Bergbaues, den sie infolge des billigen und schnellen Transportes sowohl der geförderten Erze nach der Küste als auch des Hüttenbedarfes vom Hafen erst ermöglicht, beginnt ein wirtschaftliches Zentrum zu bilden, das für den Norden der Kolonie von hoher Bedeutung ist. Wie wichtig auch für die Privaten diese Bahn ist, erweist das erfreuliche Aufblühen der an der Bahn gelegenen Ortschaften; wir nennen vornehmlich Usakos, Osona, Omaruru, die dank der Bahn bereits gänzlich den Anstrich deutscher Dörfer gewonnen haben und seit Fertigstellung der Linie Kaufleute, Handwerker und Landwirte beherbergen. Nördlich von Omaruru läuft die Bahn durch sehr gutes Weideland, das sich, wenn Wasser gebohrt ist, in jeder Weise zur Kleinsiedelung eignet, zumal auch gutes Ackerland reichlich zur Verfügung steht. Die Regierung läßt dort an verschiedenen Stellen nach Wasser bohren und will das Land zu beiden Seiten der Bahn in Farmen von etwa 5000 ha aufteilen lassen.[1])

Ihren strategischen Wert hat die Strecke während des Aufstandes bewiesen, zu dessen Niederschlagung sie, wie schon erwähnt, der Regierung wesentliche Dienste geleistet hat, ganz abgesehen davon, daß durch die Bahn erhebliche Transportkosten für den Nachschub an Personen wie an Heeresbedarf erspart wurden.

Die Muttergesellschaft der Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft, die South West Africa Comp. Ltd., baute im Anschluß an die Otavi-Bahn und nach dem Muster derselben eine Eisenbahn von Otavi nach Grootfontein mit einer Betriebslänge von 91 km und einem Kostenaufwande von rund 2 330 875 Mk.[2]) Diese Bahn soll zunächst den Land- und Grubenbesitz der Gesellschaft aufschließen, dient aber nach ihrer Eröffnung (13. März 1908) gleichzeitig dem öffentlichen Verkehr. In diesem

[1]) vgl. auch Dr. Paul Rohrbach, Deutsche Kolonialwirtschaft S. 41 u. 52.
[2]) Mitteilung der South West-Africa Company Limited, London.

Jahr beförderte sie 1421 Weiße und 993 Eingeborene. Im Güterverkehr betrug ihre Leistung 281044 tkm. Unter den beförderten Gütern befanden sich 1708 t Erze. In der ersten 10monatigen Betriebsperiode schloß sie mit einem Defizit von 20000 Mk. ab. Laut Mitteilung der Gesellschaft hat die Bahn zu vollständiger Befriedigung funktioniert und zuletzt mit Gewinn gearbeitet. Eine zweckmäßige Statistik hat sich für die kurze Zeit des eigenen Betriebes nicht gut aufmachen lassen. Die Linie wurde mit der Otavi-Bahn vom 1. April 1910 an vom Staat übernommen, worauf wir weiter unten zurückkommen werden.[1])

Im Süden des Schutzgebietes ging man erst später als im Norden zum Bahnbau über. Allerdings war schon im Jahre 1897 durch eine englische Gesellschaft, die sich Landrechte erwerben wollte, die Strecke Lüderitzbucht—Aus erkundet worden, jedoch der Bau einer Bahn nie ernstlich in Angriff genommen. Auch die Regierung trat der Eisenbahnfrage, so sehr sie die Notwendigkeit einer Verbindung des Südens mit dem Hafen einsah, nicht näher, da die dringlichere Verbindung Swakopmund—Windhuk zunächst hergestellt werden mußte. Erst der Aufstand brachte hier eine Änderung. Die Verbindung der Hottentotten mit den Herero machte es nötig, eine größere Truppenmacht im Süden zu unterhalten, die in der Verpflegung auf den Hafen Lüderitzbucht angewiesen war. Von militärischer Seite wurde nun zur Erleichterung des Transports an Proviant, Munition und anderem Heeresbedarf der Vorschlag gemacht, eine Verbindungsfeldbahn von Lüderitzbucht nach Aus (Kubub) zu legen, um die Namib besser überwinden zu können. Die beimBau der Bahn Swakopmund—Windhuk gemachten Erfahrungen wurden diesmal beachtet; man unternahm zuerst umfangreiche Vorstudien über die Linienführung usw. und wählte gleich von vornherein ein kräftigeres Oberbaumaterial sowie die breitere Kapspur. (Die Schiene ist 10 m lang, ca. 20 kg pro Meter schwer. Ein Gleisjoch wurde auf 12 eisernen Schwellen montiert, so daß die Schienen einen Raddruck von 3,5 t

[1]) Amtl. Jahresber. 1909/10 S. 154. Im Berichtsjahr betrugen die Einnahmen 120132 Mk., die Ausgaben 126947 Mk.; es entstand also ein Fehlbetrag von 6815 Mk. bei einer Betriebsziffer von 105%.

aushalten.) Der Entwurf wurde vom Reichstag im Dezember 1905 genehmigt.

Der Bau wurde durch Vertrag der Deutschen Kolonialeisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft Berlin übertragen. Am 17. Dezember 1905 nahm man den Bau in Angriff. Auch hier waren wieder große Schwierigkeiten zu überwinden. Der Küste ist ein ca. 5 km breiter Gürtel von Wanderdünen vorgelagert, die die Arbeiten sehr aufhielten.[1]) Die Durchquerung der Namib, die hier ca. 120 km breit ist, bot gleichfalls recht erhebliche Schwierigkeiten. Bei der Beschaffenheit des Geländes ergaben sich Steigungen bis zu 25 % = 1 : 40, ebenso war die Wasserbeschaffung sehr umständlich, da man zunächst auf kondensiertes Seewasser angewiesen war, das in einem eigens errichteten Wasserwerk in Lüderitzbucht gewonnen wurde. Bis dieses im Gang war, war man gezwungen, auch aus Kapstadt im Dampfer Wasser kommen zu lassen.

Als Arbeiter waren tätig, abgesehen von einem Kommando der in Lüderitzbucht stationierten Eisenbahnbaukompanie, Kriegsgefangene, Eingeborene, Kapboys und europäische Arbeiter. Einschließlich Verpflegung und Reisekosten stellten sich die Löhne auf:

für die	Gefangenen,	Männer	Mk.	3,50
„	„	„	Weiber	„	3,10
„	„	Kapboys	„	6,80
„	„	Europäer	„	10.—

Ein Teil der europäischen Arbeiter, namentlich Italiener und Engländer, forderte schon nach einigen Tagen unter Arbeitseinstellung u. a. teils Lohnerhöhungen, teils Arbeitszeitverkürzung. Als sie damit jedoch nichts erreichten, nahm die Mehrzahl die Arbeit wieder auf. Die Zahl der beschäftigten farbigen Arbeiter ist im Laufe der Zeit auf 900 gestiegen, die der weißen Arbeiter betrug 250 zuzüglich 95 Soldaten, die im wesentlichen Aufsichtsdienst versahen. Am 1. November 1906 wurde der Betrieb auf

---

[1]) Auch jetzt sind diese Wanderdünen für den Betrieb außerordentlich hinderlich, da ganze Züge in Sandverwehungen stecken bleiben. Jährlich werden über 100000 Mk. ausgegeben, um die Strecke sandfrei zu halten.

der ganzen Linie Lüderitzbucht—Aus (Kubub) eröffnet; die Bauzeit hatte also 11 Monate betragen.

Die Kosten für die kriegsmäßige Herstellung der Bahn mit Kapspur waren bei 150 km Länge auf 7772000 Mk., also pro km auf 51813 Mk. einschließlich Betriebsmittel, der spätere Ausbau zu Zwecken des regelmäßigen Betriebs (event. Abänderung der Linienführung, Ausbau der Stationen und regulärer Brücken usw.) auf 1526000 Mk. veranschlagt, wozu die Kosten der amtlichen Aufsicht während des Baues mit 200000 Mk. treten. Die Gesamtkosten stellten sich also auf rund $9^1/_2$ Mill. Mk.

Bevor die Bahn bestand, wurde der Nachschub durch den fiskalischen Fuhrpark und private Frachtfahrer vom Hafen nach dem Inneren transportiert. Letztere beförderten von Lüderitzbucht nach Kubub nach den Berechnungen des Etappenkommandos Süd[1]) monatlich 20 Wagen zu 50 Zentnern, im Jahre also etwa 600 t, und zwar zum Preise von 14 Mk. pro Zentner für diese Teilstrecke, also mit einem Kostenaufwand von 168000 Mk. für das Jahr. Diese privaten Frachtfahrer konnten nur einen ganz geringen Teil der Transporte bewältigen, so daß der fiskalische Fuhrpark, bei dem sich auch Maultierkarren und Kamele befanden, recht hohe Bestandziffern aufwies. Die Beschaffungskosten für den amtlichen Fuhrpark beliefen sich auf rund 7700000 Mk. Die dauernden Unterhaltungskosten veranschlagte das Etappenkommando auf 1000000 Mk. im Monat, wobei eine Amortisation des Anlagekapitals nicht berücksichtigt ist. Den gesamten Aufwand beziffert Schultze (a. a. O. S. 276) sogar auf fast 2 Mill. Mk. pro Monat und das gesamte Anlagekapital für den Frachtvertrag auf über 20 Mill. Mk. Es waren ca. 4000 Maultiere eingestellt und 500 Kamele, die man eigens für den Weg bis Kubub (durch die Namib) von den kanarischen Inseln hatte kommen lassen. Die Zahl der eingestellten Ochsen auf dem Baiweg betrug 11000—12000. Die unverhältnismäßig hohe Betriebsziffer erklärt sich aus dem außerordentlich gesteigerten Ansprüchen, die an die Leistungsfähigkeit des Frachtfuhrwesens

[1]) Reichstagsaktenstück Nr. 24 2. Nachtrag zum Haushaltsetat für 1905 S. 1315.

gestellt werden mußten, und den großen Schwierigkeiten, die die Überwindung des Wüstengürtels bot. Trotz enormer Ausgaben für Fütterung und Tränkung, trotz der Beschaffung sachkundiger Treiber (Buren und Eingeborene aus der Kapkolonie) gingen außerordentlich viel Tiere vor Erschöpfung ein. Man rechnete mit einem durchschnittlichen täglichen Verlust von 10 Ochsen und 4 Maultieren.

Selbst unter den günstigsten Verhältnissen konnten aber pro Tag nur insgesamt 15 t, das sind 5400 t pro Jahr, und zwar mit einem Aufwand von 12 Mill. Mk., befördert werden. Der gesamte erforderliche Nachschub belief sich jedoch pro Jahr auf 18520 t, also auf über dreimal soviel. Die Beförderungsunkosten mußten sich naturgemäß schnell weiter erhöhen, da die Zugtierpreise durch die außerordentlichen Verluste und die abnorm gesteigerte Nachfrage rasch in die Höhe getrieben wurden. Den ganzen erforderlichen Nachschub kann aber die Bahn befördern, und zwar erwächst hier ein Kostenaufwand von 1200000 Mk., wobei Amortisation und Verzinsung berücksichtigt sind. Die hierdurch entstehenden Ersparnisse gegenüber dem Satze von 12 Mill. Mk., der noch als günstig angesehen werden muß, reichten also aus, um die Kosten des gesamten Bahnbaus zu decken. Auch nach Beendigung des eigentlichen Krieges und nach Herabsetzung der Truppenzahl (von 5000 Mann und 5000 Pferde auf 1000 Mann und 1000 Pferde) gibt die Bahn eine wesentliche Verbilligung der Anfuhrkosten für den erforderlichen Nachschub, da die Kosten bei Bahntransport sich auf 1110000 Mk. belaufen gegenüber 6168000 Mk. bei Verwendung des alten Frachtfahrsystems.

Wenn nunmehr auch die schwierigste Stelle durch die Wüste, bis Aus, leicht und billig zu überwinden war, so war doch der Weg von Aus nach Keetmanshoop zu weit (ca. 240 km), um hier mit dem alten Ochsenwagensystem noch lange auskommen zu können. Dazu kam, daß auf dieser Strecke nur wenige Wasserstellen anzutreffen waren und fast keine Weide mehr für das Zugvieh, da infolge der fortwährenden Benutzung des Baiweges kilometerweit in das Land hinein an den Seiten alles weggefressen war. Ferner ist das Gelände sehr schwierig

und die Straße schlecht beschaffen, so daß auch recht beträchtliche Reparaturkosten an den Fahrzeugen entstanden. Bei dem aus den geschilderten Gründen ziemlich langwierigen Transport (ca. 10 Tage von Kubub aus), mußten die Kolonnen viel Eigenproviant mitnehmen, wodurch bei der geringen Ladefähigkeit der Fuhrwerke die Nutzlast außerordentlich verringert wurde. Auch Tierseuchen stellten sich ein, und es kam schnell dahin, daß der Verpflegungsnachschub kaum für 500 Mann und 500 Pferde ausreichte, während 5000 Mann und 5000 Pferde zu unterhalten waren. Man mußte daher einen Teil der Zufuhr über Swakopmund—Windhuk leiten, also mit einem Umweg von über 700 km, dementsprechend teuerer und mit dem Nachteil, einen großen Teil der Truppe zur Sicherung der langen Etappenstraße verwenden zu müssen. Der Tierverbrauch betrug 10% im Monat. Den Rest der Zufuhr bezog man aus dem Kapland, was unsicher und nicht unbedenklich war. Die Frachten nach Keetmanshoop stellten sich pro Zentner wie folgt:

Über Swakopmund—Windhuk . . . . 45 Mk.
Über Lüderitzbucht—Aus . . . . . 30 „
Dagegen mit Bahn bis Keetmanshoop ca. 9 „

Bei knappster Veranschlagung würden sich die monatlichen Ersparnisse durch die Bahn auf 2080000 Mk. belaufen.

Wenn sich die ganze Bahn also auch durch die Ersparnisse des Krieges und nachher in militärisch-fiskalischer Hinsicht bezahlt machte, so kann man auch in wirtschaftlicher Beziehung sehr günstige Wirkungen erwarten. Wie schon oben ausgeführt, eignet sich die Südgegend sehr gut zur Zucht von Wollschafen und Angoraziegen, und man hat gerechnet, daß von beiden Tiergattungen im Laufe der Zeit gut 10 Mill. Stück dort gezogen werden können. Auch der Bergbau soll in manchen Gegenden Aussichten bieten. Die Strecke durch die Namib war natürlich beim Aufkommen der Diamantengewinnung sehr wichtig, und es mußten schnell weitere Haltestellen an diesem Teil der Linie errichtet werden. Eine wesentlich wirtschaftliche Aufgabe fällt der Bahn zu bei der Wiederherstellung der durch den Aufstand zerstörten oder wenigstens schwer in Mitleidenschaft gezogenen Wirtschaftsbetriebe, da sonst bei den hohen Transportpreisen

die Baumaterialien, Zuchttiere usw. zu teuer herangeschafft werden müßten. Das gleiche gilt für die Anlage neuer Siedlungen. Dementspechend wurde ein Antrag auf Erbauung der Bahn aus Keetmanshoop genau in der Art wie die bestehende Strecke vom Hafen her beim Reichstag eingebracht und von diesem ein Darlehen bewilligt (12. März 1907), das vom Schutzgebiet mit $3^1/_2\,\%$ zu verzinsen und vom 1. April 1912 mit $^6/_{10}\,\%$ zu tilgen ist. Für die Strecke Aus—Feldschuhhorn und Feldschuhhorn—Keetmanshoop sind 12,9 und 8,2 Mill. Mk. ausgeworfen, also mit den $9^1/_2$ Mill. Mk. der Bahn bis Aus zusammen 30,6 Mill. Mk., wovon jedoch 3 Mill. Mk. gespart sein dürften.

Im Juli 1907 wurde die Station Schakalskuppe (km 34) erreicht, im August Station Kuibis (ca. km 60), im September Buchholtzbrunnen (km 92), anfangs November Sandverhaar (km 123), Ende November Feldschuhhorn (km 148), im März 1908 Seeheim (km 179). (Bei dem Steilabstieg zum Fischfluß waren erhebliche Schwierigkeiten zu überwinden und umfangreiche Bauarbeiten nötig.) Am 25. Juli wurde Keetmanshoop erreicht bei km 226 (von Lüderitzbucht km 366). Der Vorbau war nahezu 5 Monate vor dem vertragsmäßigen Termin beendet. Am 21. Juli 1908 wurde die Bahn durch den Staatssekretär Dernburg eröffnet. Ende Januar 1908 bestanden die Arbeiter aus 503 Weißen und 1859 Farbigen; der Oberbau wurde durch die Eisenbahnbaukompanie verlegt. Dieser Bau wurde auch von der Deutschen Kolonialeisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin ausgeführt, der mit Gültigkeit vom 1. Oktober 1909 an auch der Betrieb auf der ganzen Strecke einschließlich der Abzweigung nach Kalkfontein und mit der Landungsanlage in Lüderitzbucht verpachtet ist.[1])

---

[1]) Die Verpachtung gilt zunächst fest auf $2^1/_2$ Jahre. Von etwaigen Betriebsüberschüssen erhält die Pächterin vorab als Entschädigung jährlich 30000 Mk., der Rest fällt zu $^1/_{10}$ an die Pächterin, zu $^9/_{10}$ an den Fiskus. Sollten aber Betriebszuschüsse erforderlich werden, so steht der Fiskus der Pächterin für eine Roheinnahme aus der Bahn in Höhe von 700000 Mk. für das erste halbe Betriebsjahr und von 1400000 Mk. für jedes folgende Betriebsjahr insoweit ein, daß er den Betrag etwaiger Mindereinnahmen bis zu 100000 Mk. für das erste Halbjahr und bis zu 200000 Mk. für jedes folgende Pachtjahr aus eigenen Mitteln zuschießt. Derartige Zuschüsse erhält der

Aus militärischen Rücksichten gemäß wurde ferner noch eine Abzweigung von der Hauptstrecke nach dem Süden, und zwar von Seeheim nach Kalkfontein vorgeschlagen und durch Anleihegesetz vom 18. Mai 1908 bewilligt. Gleichzeitig wurde hiermit die Absicht verfolgt, den südlichsten Teil des Gebietes politisch und wirtschaftlich unabhängig zu machen.

Hier sitzen die Bondelswartz, die, vom Viehraub lebend, zu den unruhigsten Elementen der Kolonie gehören und schwer zu fassen sind, da die Nähe der englischen Grenze und die Beschaffenheit des Geländes ihnen das Entkommen erleichtert. Hier waren die ersten Unruhen ausgebrochen, und hier wiederum war der Aufstand nicht zum Erlöschen zu bringen. Es hätte also hier ständig eine starke Streitkraft gehalten werden müssen, wenn nicht durch eine Eisenbahn leichtere und schnellere Verteilung der Truppen ermöglicht würde. Diese Verkehrsanlage war um so ratsamer, als damit gleichzeitig für die wirtschaftliche Erschließung des Landes wesentliche Dienste geleistet werden konnten. Wie das überall beobachtet wurde, darf auch hier vorausgesetzt werden, daß der Ansiedler der Bahnlinie folgt. Die Gegend eignet sich für die Zucht von Wollschafen, Angoraziegen und Pferden, da die Pferdesterbe hier unbekannt ist. Ferner wird eine Folge des Bahnbaues eine Stärkung des deutschen Elementes sein, das hier, wo die Einwanderung vorzugsweise von der Kapkolonie her vor sich ging, gegen die nichtdeutsche Bevölkerung zurücksteht. Für den Etat kam die Verminderung der Truppe und die Transportverbilligung des Nachschubs für die südlichen Stationen in Betracht, was nicht nur die Betriebskosten zu decken vermochte, sondern sogar einen Überschuß auszurechnen gestattete. Man hatte nunmehr schon einige Angaben der Hauptbahn vorliegen. Bis 31. Oktober 1907 — also vor Vollendung der ganzen Strecke — waren an Militärgütern 23663 t befördert = 3292359 tkm. Die Frachtkosten betrugen hierfür 909285 Mk. Nach den tatsächlich bezahlten Sätzen hätte

---

Fiskus dann aus den etwaigen Betriebsüberschüssen nachfolgender Pachtjahre vorab zurückerstattet. (Arch. für Eisenbahnwesen, Jul. Springer, Berlin 1910, S. 650/51.)

die Fracht auf Ochsenwagen 7755204 Mk. ergeben, d. h. 6845919 Mark mehr als bei Bahntransport. Im November wurden ferner noch 340000 Mk. Frachtkosten erspart, so daß bis zum Schluß des Rechnungsjahres 1700000 Mk. Ersparnis anzunehmen waren, im ganzen also über $8^1/_2$ Mill. Mk. Nach der Berechnung der Regierung[1]) bildet die unmittelbare Ersparnis an Frachtkosten nur etwa $^1/_5$ der Gesamtvorteile, die der Bahnbetrieb mit sich bringt, wie sie sich einschließlich aller Etappenkosten usw. verstehen, d. h. die Gesamtersparnis belief sich für das Rechnungsjahr 1907 auf $5 \times 8^1/_2 = 42^1/_2$ Mill. Mk., also mehr als der Gesamtbahnbau der Südbahn kostet.

Durch die gute Verbindung, die die Bahn bietet, wird auch die Zivilverwaltung verbilligt und kann sich intensiver betätigen. Ferner wird der Bezirk vom benachbarten Kapland unabhängig gemacht. (Allein über Ramansdrift waren über 4000 t Militärgüter eingeführt, wofür in der Kapkolonie ca. 1 Mill. Mk. Frachtkosten entstanden waren.) Durch die Bahn wird auch der südliche Teil des Schutzgebietes wirtschaftlich herangezogen, da das Land bis zur Grenze in den Ein- und Ausfuhrbereich der Bahn gerückt wird. Der Bezug von Gütern über Pt. Nolloth und Upington gestaltet sich nunmehr teuerer als durch die deutsche Bahn und wird damit aufhören. Es ist dies um so wichtiger, als uns die Kapregierung jederzeit die Zufuhr über den Oranjefluß oder die Ostgrenze (Upington) unterbinden konnte. Durch Verlängerung der englischen Bahn im Süden (von Steinkopf nach Ramansdrift) und dem Osten (von de Aar nach Rietfontein-Süd) würde der südliche Teil wirtschaftlich mit der Kapkolonie verbunden werden, wenn wir nicht selbst zum Bahnbau übergegangen wären. Auch diese Bahn wurde von der Berliner Gesellschaft, die die Südbahn bisher erbaut hatte, fertiggestellt. Mit den Arbeiten wurde Anfang Juli 1908 begonnen, und zwar für den Unterbau zunächst mit 2 Schächten, je aus 8—12 Kapjungen und Kapnegern, etwa 10 Weißen und einem Schachtmeister bestehend. Später waren 6—8 Schachtabteilungen tätig. Die Leitung hatte ein Ingenieur.

---

[1]) Beilage zur Ergänzung des Etats für Deutsch-Südwestafrika auf das Rechnungsjahr 1909, Reichstagsdrucks. Nr. 769 Abt. IV.

Die Vorstreckung des Oberbaues (gleiches Material wie die Hauptbahn) geschah durch die Baukompagnie der Eisenbahntruppe. In einem Vorsprung von 40 bis 50 km vor der Unterbauabteilung arbeitete der Vermessungstrupp, der die Aufnahmen ausführte und die Gleisachse aussteckte. Die Strecke geht ca. 60 km weit in grader Linie bis zu den kleinen Karasbergen und überschreitet bei km 24 den Löwenfluß. Am 13. Oktober wurde Gawachab (km 25), am 26. November Holoog (km 67) dem Verkehr übergeben. Hinter Holoog steigt die Bahn, und hier waren umfangreiche Feldarbeiten nötig. Am 19. März 1909 wurde die Station Klein-Karas (km 93) eröffnet und am 6. Juli die ganze Strecke dem Betrieb übergeben, der auch hier, wie schon erwähnt, der Deutschen Kolonialeisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft verpachtet ist. Die Wassererschließung war erfolgreich, und die Versorgung erscheint gesichert.

An rollendem Material waren am 1. April 1909 auf der gesamten Südbahn vorhanden: 20 Stück Lokomotiven 4/5 gekuppelt, 13 Wassertender, 220 Wagen (darunter 4 Personenwagen). Im Rechnungsjahr 1908/09 wurden auf der Strecke Lüderitzbucht—Keetmanshoop ohne Militär, aber einschließlich der Eingeborenen befördert: 20084 Personen, 7325,5 t Regierungs- und Privatgüter, 12960,5 t Militärgüter, 4344 Stück Vieh.

Die Kosten der gesamten Südbahn einschließlich der Abzweigung nach Kalkfontein belaufen sich auf ca. 42 Mill. Mk. oder auf 77000 Mk. pro km.

Daß der Verkehr befriedigende Fortschritte angenommen hat, zeigt das Fortfallen des Betriebszuschusses, zu dem sich der Fiskus der Pächterin gegenüber verpflichtet hatte. Man hatte ursprünglich mit einem jährlichen Zuschuß von 550000 Mk. allein für die Strecke Lüderitzbucht—Keetmanshoop gerechnet, dann ergab sich aber, daß man mit einem Zuschuß von maximal 200000 Mk. für die ganze Strecke, also mit der Abzweigung nach Kalkfontein, werde rechnen können. Im ersten Halbjahr der Verpachtung hat die Bahn sogar nicht nur keinen Zuschuß gebraucht, sondern einen Überschuß von 370000 Mk. gebracht, bei einem Betriebskoeffizienten von 75,7 % (vorwiegend durch die Frachten für den Bau Keetmanshoop—Kub der Nord-Süd-

Bahn).[1]) Der Verkehr in diesem ersten Halbjahr belief sich auf 19 000 Reisende und 12 000 t Güter.

Die Situation war nunmehr folgende: Wie oben erwähnt, kann man in Deutsch-Südwestafrika wirtschaftlich-geographisch zwei Teile unterscheiden, die verschieden geartete Produktionsbedingungen haben. Ihre Verbindung mit dem Weltverkehr vermitteln die beiden Hafen Swakopmund und Lüderitzbucht. Demzufolge ist die Anlage der Eisenbahnen vor sich gegangen. Im Norden führt die Staatsbahn von Swakopmund nach Windhuk, der politischen Hauptstadt des Schutzgebietes und dem wirtschaftlichen Zentrum des Mittellandes, und die Otavi-Bahn vom gleichen Hafen nach dem Minengebiet von Tsumeb mit der Abzweigung nach Grootfontein. Die Staatsbahn leidet unter schlechter Linienführung, kleinen Krümmungen und zu schwachem Oberbau. Die Folgen hiervon sind kleine Zugeinheiten, kleine Fahrzeuge mit relativ geringer Nutzlast und großen Reparaturkosten, so daß trotz der gewissenhaftesten und sparsamsten Verwaltung der Betrieb zu teuer kommt. Daher auch die seltsame Erscheinung, daß die Kolonie auf ca. 190 km Länge zwei fast parallel laufende Bahnlinien im Höchstabstand von 40 km besitzt, da die Otavi-Bahn an das schwache Staatsgleis nicht anschloß, sondern vorzog, die eigene Bahn bis Swakopmund hinunter zu bauen. Diese Linie ist, wie bereits ausgeführt, besser trassiert, hat schwereren Oberbau, stärkere Brücken und besseres rollendes Material. So sind ihre Betriebskosten bedeutend geringer. Wie wir oben in der Tabelle auf S. 12 zeigten, hat die Staatsbahn auf 1 km Betriebslänge eine Betriebsausgabe von: im Jahre 1907 5262 Mk. und 1908 5252 Mk., während die der Otavi-Bahn nur 3000 Mk. bezw. 3006 Mk. in diesen Jahren war. War der Betriebskoeffizient der Staatsbahn 76,5 und 95,3 %, so stellte sich der der Otavi-Bahn auf 40,9 und 39,5 %. Die Rohüberschüsse standen sich mit 1618 Mk. bezw. 260 und 4320 bezw. 4565 Mk. gegenüber. Die Kosten des Zugkilometers bei der Staatsbahn betrugen 4,085 und 3,44 Mk. gegen 3,06 und 3,04 Mk. bei der

[1]) Vortrag des Geh. Oberbaurats Baltzer vom Reichskolonialamt in der Deutschen Kolonialgesellschaft am 8. Oktober 1910 S. 785.

Otavi-Bahn. Hatte jene eine Verzinsung durch den Rohüberschuß von 4,037 und 0,65 %, so hatte die Otavi-Bahn eine solche von 14 und 14,8 %. Auf der unteren Strecke der Staatsbahn beliefen sich die Betriebskosten für den Tonnenkilometer auf 28 Pfg., auf der oberen auf 22 Pfg., bei der Otavi-Bahn nur auf $6^3/_4$ Pfg. Die bessere Bauart allein hätte natürlich nicht hingereicht, um der Otavi-Bahn einen solchen Vorsprung zu verschaffen. Es kam hinzu, daß sie höhere Tarife hatte als die Staatsbahn. Die sogen. Damaralandkonzession gab der South West Africa Company für 50 Jahre das Recht der Tarifhoheit für von ihr in ihrem Gebiete erbaute Eisenbahnen, und dieses Recht übertrug sich auf ihre Tochtergesellschaft. Während also die Betriebskosten der Staatsbahn zu hohe waren, um eine wirkliche Hilfe für die wirtschaftliche Entwicklung von dieser Linie erwarten zu können, war von der reinen privaten Minenbahn der Otavi-Gesellschaft nicht anzunehmen, daß sie unter Hintansetzung der Interessen ihrer Aktionäre auf die Gunst ihrer Monopolstellung verzichten und die anderen Wirtschaften des Landes durch Reduzierung ihrer Tarife zu ihrem eigenen Schaden unterstützen würde. Es handelte sich hierbei um die Landwirtschaft, die für fast alle Gebrauchsartikel auf die Einfuhr und für ihre Produkte auf die Ausfuhr angewiesen ist. Es stand weiter noch zu befürchten, daß die Otavi-Gesellschaft später einmal, falls die Ergiebigkeit der Mienen abnehmen oder die Produktionskosten durch erforderlich werdenden zu teueren Tiefbau bei kleineren Lagern sich unverhältnismäßig steigern sollten, im Interesse ihrer Aktionäre dazu übergehen würde, ihre Tarifhoheit, die ja noch fast 50 Jahre in Geltung war, auszunützen, um die Dividende der Bahn zu steigern. Das würde eine wirtschaftliche Krisis für das ganze Nordgebiet herbeiführen können und den Fiskus zwingen, die Bahn, sei es auch zu sehr ungünstigen Bedingungen, zu erwerben.

Im Süden lagen die Verhältnisse günstiger. Die Bahn, die vom Hafen dieses Gebietes, von Lüderitzbucht nach Keetmanshoop führt, ist gleich in kräftiger Bauart und in der breiten Kapspur ausgeführt. Wie sehr diese Bahn sich während des großen Aufstandes bezahlt gemacht hat, ist oben ausgeführt und ebenso dargelegt, daß ihr Verkehr schon jetzt recht günstige Ergebnisse

zeigt. Auch der südliche Teil hat durch die Strecke Seeheim—Kalkfontein die für die Entwicklung notwendige Verbindung nach dem Hafen. Nur der mittelste Teil des Schutzgebietes war noch ohne jeden Anschluß an die Häfen wie an die Bezirke des Nordens und Südens. Es hatte allerdings schon in diesen Gegenden eine gewisse Entwicklung eingesetzt, die bewies, daß man dem Land Hoffnungen entgegenbrachte, aber eine gedeihliche Hebung des wirtschaftlichen Lebens war ohne jede Verbindung mit dem Weltverkehr nicht zu erwarten. Die Besiedlung der östlich des Fischflusses gelegenen Ländereien, die sich besonders zur Farmwirtschaft eignen, war ohne Verkehrsverbesserung, wenigstens in größerem Maßstabe, nicht möglich. Wir haben einige Frachtsätze für den Transport mittels Ochsenwagen angeführt und erhellt, daß die hierdurch bedingte Verteuerung der notwendigen Lebensmittel, Baumaterialien, Betriebsgeräte usw. es dem Farmer außerordentlich schwierig machte, sich auf eigene Füße zu stellen, falls er nicht über hohe Betriebskapitalien verfügte. Und selbst dann war die Konkurrenzfähigkeit seiner Produkte naturgemäß eine sehr beschränkte. Ferner war zu berücksichtigen, daß bei der Unsicherheit der Hafenverhältnisse von Swakopmund auf jeden Fall eine Verbindung zwischen Nord und Süd geschaffen werden mußte, um den Norden eintretendenfalls vor wirtschaftlicher Isolierung zu bewahren. Bei der Entfernung zwischen Windhuk und Keetmanshoop und bei der Unwegsamkeit des dazwischenliegenden Landes mußten im Süden wie im Norden größere Streitkräfte gehalten werden, da eine schnelle Verschiebung der Truppen nach einem etwa gefährdeten Bezirk hin sonst unmöglich war. Das bedeutete für den Etat des Reichs, da die unmittelbaren Militärkosten vom Reichszuschuß getragen werden, eine erhebliche Belastung, deren Ende nicht abzusehen war, und trotz aller Bemühung der Truppe war eine Gewährleistung der Ordnung und Sicherheit in dem großen Mittelgebiet mit seinen schwierigen Verkehrsverhältnissen nicht zu geben. Daß die Intensität der Verwaltung ebenfalls unter diesen Verhältnissen und so auch die Ansiedler leiden mußten, ist ohne weiteres klar. Aus alledem ergab sich mit Notwendigkeit die Forderung, Nord und Süd durch eine Eisenbahn zu ver-

binden, die gleichzeitig der Kristallisationspunkt für die Besiedlung des Gebietes zu werden vermochte. Im Süden, wo, wie schon erwähnt, das nichtdeutsche Element vorwiegt, war es notwendig, eine engere Beziehung und Verbindung zu dem durchweg deutschen Norden herzustellen, um das Schutzgebiet so auch politisch zusammenzufassen.

Die bestehenden Bahnen legten ja anderseits schon davon Zeugnis ab, wie sehr die Besiedlung der Trasse der Bahn folgt und wie durch sie das Wirtschaftsbild oft ganz verändert wird. Lüderitzbucht war in kurzer Zeit aus einer kleinen Niederlassung von wenigen Häusern eine blühende Stadt geworden; Kubub, vor dem ein wichtiger, verkehrsreicher Platz am Baiweg, Rastort für alle Frachtfahrer, ist fast ganz verlassen und hat seine Stellung an Aus, 6 km nördlich, das an der Bahn liegt, abtreten müssen. Letzterer Ort ist überraschend schnell aufgeblüht. Ebenso zeigt dies der Rückgang von Otjimbingue, früher ein Hauptsitz der Herero und wichtiger Verkehrsplatz auf dem Wege vom Innern nach Swakopmund. Die Eisenbahn, die nordwärts von Otjimbingue vorbeiführt, hat sehr viele Einwohner abgezogen, und nur die Farmer, die das dortige gute Land nicht verlassen wollten, wie die Missionare wohnen noch dort.[1])

Diese Lage der Dinge veranlaßte die Regierung, ein Programm über die Um- bezw. Neugestaltung der Verkehrsverhältnisse aufzustellen und dem Reichstag vorzulegen, das von weittragender Bedeutung für das Schutzgebiet ist.[2]) Es enthielt im wesentlichen folgende Punkte: Ankauf der Otavi-Bahn nebst der Zweigstrecke nach Grootfontein (wodurch ein Umbau der Staatsbahnstrecke Swakopmund—Karibib unnötig wird), Umbau der Strecke Karibib—Windhuk, Bau einer Nordsüdverbindung Windhuk—Keetmanshoop. Der Finanzierungsplan war ein recht günstiger. Der Betrieb der gesamten Otavi-Bahnstrecke wird an die Otavi-Gesellschaft wieder verpachtet, wodurch es möglich wurde, einen günstigen Kaufpreis zu erzielen. Die Pachtsumme gibt einen Überschuß

---

[1]) s. Deutsche Kolonialwirtschaft S. 38 u. 41.

[2]) Bewilligt durch das Reichsgesetz. v. 8. 2. 1910 bezw. durch Reichstagsbeschluß v. 17. 3. 1910 (Verstaatlichung).

über die für die Ankaufssumme in Rechnung zu stellenden Zinsen, dazu kommt eine von der Gesellschaft zu entrichtende Übergangsabgabe aus dem Verkehr über Karibib von und nach dem Hafen, darin begründet, daß durch die Einstellung des Staatsbahnbetriebes auf der unteren Strecke die Otavi-Bahn eine Verkehrs- und Nutzungssteigerung erfährt. Nach Fertigstellung der Umbaustrecke Karibib—Windhuk ist auch hier eine Einnahmesteigerung durch die bessere Rentabilität und Beförderung zu erwarten. Ferner werden die vermehrten Zolleinnahmen herangezogen, die bereits im Jahre 1909 $3^1/_2$ Mill. Mk. in den Finanzplan für die Verkehrsumgestaltung einzustellen gestatteten und die für die nächste Zeit etwa 5—6 Mill. Mk. jährlich zusteuern dürften, nach Abzug der für den Ziviletat notwendigen Summen. Der Rest wird durch eine Anleihe aufgebracht. Der Gesamtbedarf für die Erledigung des ganzen Verkehrsprogramms wird mit 76 Mill. Mk. berechnet, wovon das Schutzgebiet bis 1915 34 Mill. Mk. selbst aufbringen soll. Die überbleibenden 42 Mill. Mk. sollen auf dem Wege der Anleihe der Kolonie zugeführt werden, die den Anleihedienst selbst zu versehen hat. Diese Summen reichen hin, auch einen etwaigen erheblichen Betriebszuschuß für die ganze Neubaustrecke zu begleichen, und so bleibt der Ziviletat des Schutzgebietes balanciert.

Der Haushalt des Mutterlandes erfährt hierbei eine Entlastung durch die infolge der Nord-Südbahn ermöglichten Truppenverminderung, ohne daß er durch den Anleihedienst für diese Bahn in Anspruch genommen wird. Ferner wird zu den Militärlasten insofern ein Zuschuß gebracht, als von der Truppe 3 Eisenbahnbaukompagnien bei der Neubaustrecke Verwendung finden, für deren Arbeit jährlich etwa 480000 Mk. entrichtet werden muß, also für die drei Baujahre 1440000 Mk. Die Ersparnis aus der Verminderung der Streitkräfte wird bis 1919 mit 20440000 Mk. berechnet. Gesamtersparnis also 21880000 Mk.

Aus dem Vertrag mit der Otavi-Minen- und Eisenbahngesellschaft wollen wir die wichtigsten Punkte herausgreifen. Der Kaufpreis für die Strecke Swak.—Tsumeb und Otavi—Grootfontein, auf deren Übernahme die Gesellschaft im Interesse ihrer Muttergesellschaft bestand, beträgt rund 25 Mill. Mk. (ein-

schließlich der Wasserleitungsanlage in Usakos und der Kosten besonderer Ergänzungen), die in 5 Jahresraten zuzüglich 4 % Zinsen auf die unbezahlten Beträge entrichtet werden müssen. Der Kaufpreis ist angesichts des Reingewinns der Bahn sehr niedrig und stellt sich rechnungsmäßig auch günstiger als die Kosten für 671 km Bahn, wenn man sie jetzt bauen wollte. Um das zu erreichen, kam man der Gesellschaft soweit wie möglich entgegen, ließ sie in ihren bisherigen Befugnissen und beschränkte sich darauf, ihre Tarifpolitik zu revidieren. Gleichzeitig wurde die Bahn an die Gesellschaft wieder verpachtet, zunächst fest auf 10 Jahre und mit dem Recht für die Pächterin, die Pacht noch viermal um je 5 Jahre zu verlängern. Der Pachtzins beträgt in Prozenten des Kaufpreises zuzüglich der Aufwendung für die Ergänzung der Bahn:

im 1. Pachtjahr	4,6 %
„ 2. „	4,7 „
„ 3. „	4,8 „
„ 4. „	4,9 „
„ 5. „	5 „
in den 2. 5 Pachtjahren	5,5 „
„ „ 3. u. 4. 5 Pachtjahren . .	6 „
„ „ 5. u. 6. 5 „ . .	6,5 „

Ferner sind noch Vereinbarungen bezüglich eines Baufonds, eines Erneuerungsfonds und eines eventuellen Umbaues in größere Spur getroffen.

Die Tarife vom 1. Januar 1909 bleiben als Maximaltarife (dürfen also bei rückgängiger Konjunktur nicht erhöht werden, außer mit Genehmigung des Gouverneurs) bestehen. Ferner für Erze, Hüttenprodukte, Kohle, Koks, Marmor in Wagenladungen

a) bei mindestens 95 t und 190 km Frachtweglänge	7 Pfg. pro tkm,
b) sonst	12 „ „ „
für eiserne Gleis-, Weichen- und Brückenmaterialien	12 „ „ „

für Viehsendungen in Wagenladungen 10 Mk. für jeden angefangenen Quadratmeter der Bodenfläche und den ganzen Frachtweg.

Auf Anordnung des Gouverneurs müssen Notstandstarife eingeführt werden, und ersetzt der Fiskus dann den Einnahmeausfall.

Die Otavi-Gesellschaft zahlt eine Übergangsabgabe, solange der Fiskus auf der Strecke Swakopmund—Jakalswater—Karibib keinen öffentlichen Durchgangsverkehr unterhält. Diese Abgabe soll für eiserne Gleis-, Weichen- und Brückenmaterialien ein Fünftel, im übrigen ein Drittel der Frachteinnahmen betragen und ist zunächst auf 300 000 Mk. pro Jahr veranschlagt.[1])

Kein Tarif darf unter den durchschnittlichen Selbstkosten und Erneuerungsrücklagen angesetzt werden, so daß die Gesellschaft nicht einseitig ihre Güter bevorzugen kann, wenn sie die in der Damaralandkonzession vorgesehenen Tarifermäßigungen vornehmen muß. (Übersteigt der verteilbare Reinertrag 2 Jahre nacheinander 10 % für das in den Eisenbahnen angelegte Kapital, so muß auf Verlangen der Regierung eine Tarifänderung eintreten, und zwar in solchem Maße, bis der Reinertrag wieder auf 10 % gegangen ist.)

Die Entwicklung der Bahn darf auch weiterhin zuversichtlich beurteilt werden. Schon jetzt, nach den ersten 3 Betriebsjahren, macht sich ihr Einfluß auf das Wirschaftsleben der Gegend, die sie passiert, sichtbar geltend. Das nördliche Hereroland gilt als sehr geeignet zu Vieh- und teilweise zu Ackerwirtschaft. In Karibib soll an die Ausbeutung der Marmorlager gegangen werden, und die Afrika-Kolonial-Marmor-Gesellschaft hofft bald einen Jahresabsatz von 18 000 cbm = ca. 50 000 t zu haben. Diese Industrie bringt der Bahn natürlich auch durch die Einfuhr zahlreicher Bedarfsartikel Nutzen. Vor allem aber liefern die Bergwerke der Otavi-Gesellschaft selbst noch auf lange Jahre hinaus genügend Frachten für die Bahn, um sie in jeder Weise rentabel zu erhalten.[2])

Auf der Staatsbahn soll die untere Strecke eingehen, da

---

[1]) Arch. f. Eisenbahnw. 1910 S. 654. Geh. Oberbaurat Baltzer vom Reichskolonialamt erwähnt in seinem Vortrag vom 8. Oktober 1910 (S. 784): „Seit dem 1. April 1910 hat die Bahn allein infolge der Zuleitung des Verkehrs der Staatsbahn eine Mehreinnahme von 314 000 Mk. erzielt".

[2]) vgl. S. 52.

die dort liegenden Stationen wirtschaftlich zu unbedeutend sind, um einen besonderen lokalen Betrieb zu rechtfertigen. Der Umbau der oberen Strecke in Kapspur erfolgt gemeinsam mit dem Vorbau der Nord-Südbahn von Windhuk aus und von demselben Unternehmer, da das am zweckmäßigsten ist. Die Kosten sind auf ca. 11 Mill. Mk. veranschlagt; die Arbeiten gehen so vor sich, daß man zunächst das Gleis mit einer der Kapspur entsprechenden dritten Schiene versieht, wobei gleichzeitig die erforderlichen Linienverbesserungen ausgeführt werden. Später wird dann die mittlere Schiene entfernt und die Kapspur völlig hergestellt. Die zur Verwendung kommende Schiene ist die der Lüderitzbuchtbahn mit einem Metergewicht von 20 kg. Es sollen auf der Strecke schwere 4/5 gekuppelte Lokomotiven mit separatem Tender, ähnlich der Südbahntype, sowie Wagen von 10 t Ladegewicht verkehren. Dieses rollende Material wird gleichfalls von einer deutschen Firma, der Orenstein & Koppel- Arthur Koppel A.-G., Berlin, geliefert.

Diesen Umbau wie die Neubaustrecke Windhuk bis in die Nähe von Kub (ca. 200 km) führt das Bau- und Betriebskonsortium Bachstein-Koppel aus. Von Keetmanshoop bis in die Nähe von Kub arbeitet gleichzeitig die Deutsche Kolonialeisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft. Man hat die kürzeste Trasse Windhuk—Aris durch das Auasgebirge gewählt (ca. 528 km), und die Linienführung ist durchweg festgelegt bis auf den Vereinigungspunkt der nördlichen und südlichen Vorbaustrecke. Es ist überall Adhäsionsbahn vorgesehen. Für die Ausführrichtung ist eine Steigung von nicht über 15 ‰ und für die Strecke Windhuk—Auas—Aris als größte Steigung 29 ‰ = 1 : 34½ beabsichtigt. Die Kosten sind auf ca. 40 Mill. Mk. veranschlagt. Eine genaue zahlenmäßige Rentabilitätsberechnung läßt sich bei Kolonialbahnen im voraus fast nie anstellen. Abgesehen von den schon erwähnten Ersparnissen, die auf militärischem und administrativem Gebiet der Bahn zu verdanken sein werden, ist in Betracht zu ziehen, daß sie die Verbindung herstellt zwischen dem durch die Otavi-Bahn erschlossenen Nordgebiet, das zur Erzeugung landwirtschaftlicher Produkte geeignet ist, und dem Süden, der vorwiegend auf Viehzucht angewiesen ist und seinen sonstigen

Bedarf daher aus dem Norden decken muß. Es wird so ein einheitliches Wirtschaftsgebiet hergestellt und dem Mittelland die Exportmöglichkeit gewährt. Zunächst muß der Verkehr auf der neuen Bahn gering sein, falls nicht die Minenindustrie Gelegenheit findet, sich in dem von ihr berührten Gebiet niederzulassen. Bei einem Zug in jeder Richtung und in der Woche würden die Betriebskosten einschließlich mäßiger Rücklagen sich auf 600 000 Mk. pro Jahr belaufen, während zunächst nur mit einer Einnahme von 300 000 Mk. gerechnet wird. Da aber die sich nach dem Umbau steigernden Ergebnisse der Strecke Karibib—Windhuk mit 350 000 bis 400 000 Mk. Überschuß pro Jahr angenommen werden können, so wird das Defizit, wenn man die Bahn von Karibib nach Keetmanshoop als einheitliches Ganze auffaßt, mehr als ausgeglichen. Die Vermehrung der Ansiedlungen und die Steigerung des Wirtschaftsverkehrs, welche die Bahn mit sich bringen, werden dann wohl bald den Überschuß weiter heben.

Die bei der Finanzierung des Verkehrsprogramms erwähnte Steigerung der Zolleinnahmen beruht in der Hauptsache auf der Diamantengewinnung. Da die Verhältnisse bezüglich des Diamantenvorkommens und seiner Ergiebigkeit noch gar nicht geklärt sind, hat man die für das Schutzgebiet aus der Diamantenförderung fließenden Gewinne als außerordentliche Einnahmen angesehen und beschlossen, sie für die Bahnbauten zu verwenden, eine Maßnahme, die finanz- und wirtschaftspolitisch nur zu billigen ist. Für das Reich lag es ja zuerst nahe, diesen unerwartet eintretenden Gewinn an sich zu nehmen und damit sich die Tragung der hohen Kosten für die Niederwerfung des Aufstandes zu erleichtern. Dankenswerterweise stimmte aber auch der Reichstag der Regierungsvorlage zu und verzichtete darauf, aus den großen Mehreinnahmen des Schutzgebietes direkt Nutzen zu ziehen. Auf die Frage der Diamanten und ihrer wirtschaftlichen Bedeutung für das Schutzgebiet wollen wir weiter unten noch kurz eingehen.

Das Schutzgebiet verfügt also nach Fertigstellung der Neubauten über folgende Bahnen:

Otavi-Bahn mit Abzweigung nach Grootfontein	672 km,
Karibib—Windhuk	188 „
Südbahn einschließlich Seeheim—Kalkfontein .	545 „
Windhuk—Keetmanshoop	528 „
Sa.	1933 km,

wobei wir die außer Betrieb gestellte alte Staatsbahnstrecke Swakopmund—Karibib außer Ansatz gelassen haben.[1])

Die Kosten für den Bau bezw. die Übernahme der oben aufgeführten Bahnen stellen sich wie folgt:

Otavinetz	25	Mill. Mk.,
Umbau Staatsbahn .	ca. 11	„ „
Nord-Südbahn . . .	„ 40	„ „
Südbahnnetz . . .	„ 42	„ „
Sa.	ca. 118	Mill. Mk.,

wozu noch ca. 15 Mill. Mk. für den ersten Bau der Strecke Swakopmund—Windhuk kommen. In der nächsten Zeit dürften nach den früher angegebenen Berechnungen die Ergebnisse etwa folgende sein:

Südbahn (im ersten Halbjahr 370 000 Mk.)	ca.	700 000 Mk.,
Überschuß der Strecke Karibib—Windhuk	„	100 000 „
Pacht der Otavi-Gesellschaft	„	1 150 000 „
Sa.	ca.	1 950 000 Mk.

Hierzu tritt noch die Übergangsabgabe der Otavi-Gesellschaft mit etwa 300 000 Mk., so daß die Ergebnisse der Bahnen ungefähr 1,7 % des investierten Kapitals ausmachen.[2]) Diese Ver-

[1]) Zum Vergleich führen wir noch die Gesamtzahlen für die andern Kolonien an, wie sie sich nach Fertigstellung der bisher bewilligten Linien ergeben:

Deutsch-Ostafrika	1219 km,
Kamerun	520 „
Togo	323 „
Deutsch-Südwestafrika . .	1933 „
Sa.	3995 km,

etwa der Betriebslänge der heutigen Hauptbahnen des Königreichs Bayern entsprechend. (Vortrag des Geh. Oberbaurats Baltzer in der Deutschen Kolonialgesellschaft vom 8. Oktober 1910 S. 781.)

[2]) Die Mindereinnahmen der Südbahnen nach Beendigung des Neubaues

zinsung ist ja an sich gerade nicht sehr groß, dürfte aber angesichts der kurzen Betriebsdauer der Bahn als nicht ungünstig bezeichnet werden.[1]) Überdies kann man obige Schätzungen (exakte Berechnungen lassen sich ja überhaupt nicht aufmachen) insofern noch als zu ungünstig ansehen, da man mit Sicherheit auf ein Erstarken des wirtschaftlichen Lebens rechnen darf, das naturgemäß auch in den Einnahmeziffern der Bahnen zum Ausdruck kommt. Wenn man ferner noch die großen Ersparnisse während des und nach dem Aufstand, die in dem Militäretat und dem der Zivilverwaltung den Eisenbahnen zu verdanken sind, ziffernmäßig in Rechnung stellen wollte, verschiebt sich das Bild total. Diese indirekte Rentabilität zeigt sich auch in anderer Hinsicht. Die durch die Bahn ermöglichte bessere Besiedlung des Landes hebt die Produktion und den Handel; in den erschlossenen Gebieten tritt eine Wertsteigerung des Grund und Bodens ein, die bei den Landverkäufen ins Gewicht fällt. Eine weitere Folge ist die Vermehrung der fiskalischen Einnahmen aus Produktionsangaben und Steuern überhaupt.[2]) Desgleichen vermehren sich auch die Einkünfte aus den Hafenbetrieben und Zöllen mit dem Anwachsen der Ein- und Ausfuhrziffern (die Zahlen hierfür finden sich in der weiter unten angeführten Übersicht über die Entwicklung des Schutzgebietes). Schließlich ist auch der kulturelle Einfluß afrikanischer Eisenbahnen auf die Eingeborenen nicht zu unterschätzen. Dadurch daß die Produkte der Eingeborenen Verkehrs- und so Absatzmöglichkeit erhalten, werden die Neger zur Arbeit angeregt, zumal der Einfuhrhandel neue Bedürfnisse in ihnen weckt, zu deren Befriedigung sie immer

der Nord-Südstrecke dürften ungefähr ihren Ausgleich finden in der sich inzwischen steigernden Pacht der Otavi-Gesellschaft und der zu erwartenden wirtschaftlichen Entwicklung des südlichen und mittleren Teils des Landes, die der Bahn dann vermehrte Transporte zuführen.

[1]) Eigentlich können auch die 15 Mill. Mk. für den ersten Bau der Staatsbahn nach Windhuk bei der Verzinsung ohne Berücksichtigung bleiben, da sie ja kein werbendes Kapital mehr darstellen, andererseits die Bahn während des Aufstandes sich bezahlt gemacht hat.

[2]) Denkschr. 1908/09 S. 18. Bemerkenswert ist im Berichtsjahr die Steigerung der Steuereinnahmen in den von den Eisenbahnen erreichten Gebieten.

mehr zu gesteigerter Produktion, also zur Arbeit genötigt werden. Schon beim Bahnbau selbst finden sie gute Arbeitsgelegenheit, und es ist z. B. nicht zu verkennen, daß die lohnende Beschäftigung, die die Herero speziell beim Bau der Otavi-Bahn fanden,[1]) mit zur Pazifizierung des Landes beigetragen hat.

Der militärisch-politische Wert der Bahnen in Deutsch-Südwestafrika, dem die meisten von ihnen zunächst die Entstehung verdanken, ist zur Genüge erörtert worden. Daß die große Frachtverbilligung durch diese Verkehrsverbesserung auch von entscheidender Bedeutung für eine wirtschaftliche Erschließung der Kolonie ist, zeigt ein Vergleich mit den obenerwähnten Frachtkosten des Ochsenwagentransportes. Es wäre nun also noch zu untersuchen, ob die wirtschaftlichen Bedingungen des Schutzgebietes derartige sind, daß sie diese großzügige Verbesserung der Verkehrsverhältnisse lohnen werden.

Ackerbau kann besonders in den nördlichen Teilen der Kolonie betrieben werden, Gartenbau in den fruchtbaren Tälern der Riviere und an Orten mit genügender natürlicher oder künstlicher Bewässerung (letztere wird auch meist bei den Ackerbauländereien erforderlich werden). Mit dem Anbau von Weizen, Mais, Luzerne, Kartoffeln, Wein und Obst sind bei günstigen Wasserverhältnissen gute Erfahrungen gemacht worden. Auch die Versuche mit Tabakkulturen haben befriedigende Ergebnisse gezeitigt. Die Regierung geht mit der Wassererschließung tatkräftig vor, die für das ganze Land von größter Bedeutung ist. Es sind ständig zwei staatliche Bohrkolonnen tätig, die gute Erfolge aufzuweisen haben.[2]) Auch von privater Seite geschieht hier sehr viel. Unter anderem hat eine Berliner Finanzgruppe

---

[1]) s. Wechsler a. a. O. S. 2.

[2]) Denkschr. 1908/09. Von der Bohrkolonne Nord und der Bohrkolonne Süd sind insgesamt 1500 Minutenliter = 2160 cbm pro Tag oder 1 588 400 cbm pro Jahr erschlossen worden, welche zum Unterhalt von 90 000 Menschen oder zum Tränken von 60 000 Stück Groß- bezw. 350 000 Stück Kleinvieh hinreichen. Amtl. Jahresber. 1909/10 S. 138. Insgesamt wurden rund 3600 Minutenliter = 5184 cbm pro Tag oder 1 892 000 cbm pro Jahr erschlossen, welche zum Unterhalt von rund 260 000 Menschen oder zum Tränken von 130 000 Stück Großvieh oder 520 000 Stück Kleinvieh hinreichen.

am Löwenfluß umfangreiche Untersuchungen über die eventuelle Errichtung einer Talsperre vornehmen und ein Projekt für den Bau eines Staudammes an der sogen. großen Naute am Löwenflusse aufstellen lassen. Auch an der kleinen Naute bei Keetmanshoop ist eine Talsperre projektiert. Die einzelnen Ansiedler selbst suchen sich durch Bau kleiner Sperren, Bohrungen und Emporpumpen des Wassers mittels Windmotoren die erforderliche Bewässerung zu verschaffen.[1]) Ein Beispiel für die Erfolge, die durch Berieselung erzielt werden können, ist die Missionsniederlassung in Bethanien, die eine starke Quelle auf ihr mitten in der Steppe liegendes Land geleitet hat. Die Luzerne kann hier jährlich zehnmal geschnitten werden; feine Äpfel, Birnen, Melonen, Ananas u. dgl. gedeihen ganz vorzüglich. Die landwirtschaftliche Produktion dieser Teile des Sicherheitsgebietes würden hinreichen, um den eigenen Landesbedarf zu befriedigen, was infolge Verbilligung des Lebensunterhaltes günstig auf alle andern Produktionszweige wirken würde, namentlich auf den Bergbau. Gedeihen können diese Siedlungen aber nur, wenn sie ein gesichertes Absatzfeld haben, was bis zu der Erbauung des Bahnnetzes infolge des zu teueren und für viele Produkte zu langwierigen Transportes nur dicht neben den größeren Städten möglich war.

Für die Anpflanzung von Baumwolle käme vielleicht die Gegend des Ambolandes in Betracht, die jedoch vorläufig der Besiedlung verschlossen bleiben muß, um Reibungen mit den Ovambo zu vermeiden.

Die Straußenzucht befindet sich noch in den Anfängen, jedoch weisen die Ausfuhrziffern vor dem Aufstand darauf hin, daß sich dieser Produktionszweig noch erfreulich entwickeln kann.

Nach den Zusammenstellungen des Kaiserl. Stat. Amtes, herausgegeben vom kolonalwirtsch. Komitee, stellt sich die Ausfuhr in Straußenfedern aus Deutsch-Südwestafrika:

[1]) Amtl. Jahresber. 1909/10 S. 138. In den letzten zwei Jahren sind 65 Staubecken fertiggestellt und 113 Projekte für Staubecken gemacht worden.

Jahr	kg	Mk.
1898	915	52 220
1899	1176	59 076
1900	1595	65 849
1901	1888	70 871
1902	1798	91 074
1903	1635	66 740
1904	539	28 706
1905	1051	50 900
1906	357	51 031
1907	477	40 542
1908	657	62 968
1909	358	34 928

Deutschland führte 1909 für 9,8 Mill. Mk. rohe Straußenfedern (82,9 t) ein, und zwar fast ausschließlich aus Britisch-Südafrika. Auch auf diese Produktion wird die Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nach den Häfen fördernd wirken.[1])

Für den größten Teil des Landes kommt die Viehzucht in Betracht, der hier eine große Zukunft beschieden ist und die dank der Eisenbahn auf dem Weltmarkt voraussichtlich eine Rolle spielen wird. Schon die Herero, denen doch alle technisch-kulturellen Fortschritte in der Wassererschließung, Viehverwertung usw. fremd waren, vermochten eine sehr große Anzahl von Vieh zu halten. Man beziffert den Viehstand der Herero kurz vor Ausbruch des Krieges seinem Werte nach auf 6—7 Mill. Mk.,[2]) dabei hatte wenige Jahre vorher die Rinderpest gewütet, die ihre Herden bis zu 95 % vernichtete (1897—1900). Vordem hatten die Herero einen derartigen Überfluß an Vieh, daß eine große Anzahl an Altersschwäche einging. Es war zwischen ihnen und den Händlern aus der Kapkolonie ein gewisser Verkehr entstanden, wobei die Preise so schlecht waren, daß sich die Zucht für die weißen Ansiedler kaum lohnte. Diesem Zustand machte die Seuche ein Ende, und die Weißen legten sich nun auf die Viehzucht, da die Tiere unbedingt erforderlich für den Ochsenwagentransport, also für das ganze wirtschaftliche Leben waren,

---

[1]) Die Zahl der Strauße in Deutsch-Südwestafrika betrug 1909 229 Stück, 1910 334 Stück.

[2]) Dr. P. Rohrbach, Deutsches Kolonialreich S. 295.

andrerseits die Preise auf das drei- und vierfache emporgingen. Zudem hatte ihr eigener Viehbestand infolge der Schutzimpfungen nicht in dem Maße zu leiden wie der der Herero. Diese brachten es jedoch in kurzer Zeit dank geschickter Verteilung des übriggebliebenen Viehs im Lande seitens der Häuptlinge wieder zu großem Viehreichtum und wurden so erneut eine schwere Konkurrenz für den Ansiedler. Durch den Aufstand ging aber fast ihr ganzes Vieh verloren, sie selbst waren vollkommen zu Boden geschlagen und ein kleiner Stamm geworden (früher ca. 100 000,[1]) nach dem Aufstand zählten sie ca. 18 000),[2]) der versprengt und ohne politischen Zusammenhang keine eigene wirtschaftliche Kraft mehr entfalten kann, zumal ihr Land infolge ihrer Erhebung von dem Fiskus mit Beschlag belegt worden war. Nun ist die Bahn für den weißen Ansiedler frei, der imstande sein wird, die der Viehzucht günstigen Bedingungen des Landes, die der frühere Viehreichtum der Eingeborenen beweist, noch besser auszunutzen als diese. Auch hierbei ist man meistens auf künstliche Wassergewinnung angewiesen, da mit der zunehmenden Besiedlung ein Treiben des Viehs von Weide zu Weide und von Wasserstelle zu Wasserstelle, wie es die Herero taten, nicht mehr möglich ist. Wir wiesen bereits auf die Tätigkeit der Regierung und des privaten Unternehmungsgeistes hin. Die günstigen Erfolge, die man in den Trockengebieten des Kaplandes mit der Wassererschließung gehabt hat, berechtigen zu weiterem Vertrauen in die Bewässerungsmöglichkeiten in unserem Schutzgebiet. Die Qualität des kleinen Damararindes wird durch Kreuzungen mit eingeführten deutschen, holländer und schweizer Bullen sehr gehoben, die sich gut akklimatisiert haben und ihre Qualität gut vererben. Über das Anwachsen des Viehbestandes nach dem Aufstand gibt folgende Tabelle Aufschluß (zusammengestellt aus den Denkschr. 1907/08, 1908/09 und 1909/10):

	1907	1908	1909	1910
Rindvieh	52 531	73 331	96 112	121 139
Fleischschafe	98 069	139 020	280 644	343 989

[1]) Dr. Pechuel-Lösche.
[2]) Denkschr. 1907/08.

	1907	1908	1909	1909
Wollschafe	3 526	11 735	20 089	29 201
Gewöhnliche Ziegen	99 663	156 281	237 551	319 000
Angoraziegen	3 696	3 956	4 472	8 095
Pferde	5 450	5 800	8 271	10 661

Wie Rohrbach (a. a. O. S. 304) ausführt, können im ganzen etwa 50 Mill. ha Farmland besetzt und auf diesem Gebiet schätzungsweise 3 Mill. Rinder und 20 Mill. Stück Kleinvieh unterhalten werden, wenn die Wasserfrage entsprechend gelöst ist. Die stetige Zunahme der Farmwirtschaften, die nach dem Kriege einsetzte (erst von 1907 an kann man den Übergang zu normalen wirtschaftlichen Verhältnissen rechnen), läßt für die Zukunft eine gedeihliche und gesunde Entwicklung des Schutzgebietes erwarten. Im Etatsjahr 1907/08 wurden von der Regierung insgesamt 188 Farmen, seitens der Landgesellschaften 14 verkauft, 1908/09 von der Regierung 169 verkauft und 17 verpachtet.[1]) (Von den 188 Regierungsfarmen im Jahre 1907/08 lagen 137 in Distrikten, die von einer Bahn durchzogen wurden, von den 186 des Jahres 1908/09 109 Stück, ein Beweis, wie wichtig die Bahnen für die Siedlungstätigkeit sind.) Am 1. April 1910 waren insgesamt 1081 Farmen (= ca. 10,8 Mill. ha) im Privatbesitz, wovon 69 verpachtet. Nicht bewirtschaftet wurden davon 135 Stück (früher 172). Dementsprechend finden wir in den Regierungsdenkschriften eine sehr starke Vermehrung der Grundbuch- und Landregistersachen,[2]) wie auch von sehr reger privater Bautätigkeit berichtet wird. Ein gutes Zeichen ist auch der Zuzug kapitalkräftiger Ansiedler, der bewirkte, daß die Ansiedlungsbeihilfen seitens der Regierung beschränkt und die Landpreise erhöht werden konnten. Auch hier macht sich der Einfluß der Bahnen in der Wertsteigerung der von ihnen berührten Landstriche geltend. (Als ein Zeichen der wirtschaftlichen Besserung ist auch die Landesausstellung in Windhuk im Jahre 1908 anzusehen, die auf Beschluß der Farmer, Kaufleute und Industriellen zur Feier des 25jährigen Jubiläums der Kolonie veranstaltet

[1]) Von den Landgesellschaften wurden 12 verkauft und 16 verpachtet.

[2]) s. bes. Die deutschen Schutzgebiete in Afrika und der Südsee 1909/10, Amtl. Jahresber., herausgeg. vom Reichskolonialamt, S. 132 und Statistik S. 39.

wurde.) Die Farmer haben sich zu Genossenschaften zusammengetan, um sich den Absatz für ihre Produkte zu sichern und neue Absatzgebiete zu erschließen. Die Genossenschaftsbewegung hat gute Fortschritte gemacht.

Am 1. Juli 1909 war der Stand folgender:

1. die Ein- und Verkaufsgenossenschaft e. G. m. b. H. zu Windhuk,
2. die Genossenschaft zur Verwertung landwirtschaftlicher Erzeugnisse e. G. m. b. H. zu Karibib,
3. der Wirtschaftsverein e. G. m. b. H. zu Gibeon,
4. die Ein- und Verkaufsgenossenschaft e. G. m. b. H. zu Omaruru,
5. der Einkaufsverein e. G. m. b. H. zu Karibib,
6. die Ein- und Verkaufsgenossenschaft e. G. m. b. H. zu Grootfontein;

1. die Genossenschaftsbank e. G. m. b. H.,
2. die Spar- und Darlehenskasse e. G. m. b. H. zu Gibeon.

Alle Genossenschaften sind zu einem Genossenschaftsverband mit dem Sitz in Windhuk vereinigt. Diese Bestrebungen zur Selbsthilfe sind in dem erst in der Entwicklung befindlichen Lande sehr anzuerkennen. Die günstigen Wirkungen des Genossenschaftswesens zeigen sich schon jetzt. Der Absatz hat sich gesteigert, die Preise sind besser und stetiger geworden, der früher zersplitterte Butterhandel ist jetzt einheitlich organisiert u. a. m. Auch wurde gegen den Zwischenhandel, der dem Konsumenten sehr hohe Preise auferlegte und dadurch den Absatz beeinträchtigte, ohne die Produzenten an dem Gewinn partizipieren zu lassen, energisch vorgegangen. Während beispielsweise vor dem Bestehen der Genossenschaft in Windhuk die Preise für Ochsenfleisch sich auf 2,60 Mk. bis 3,20 Mk. pro kg und für Hammelfleisch auf 2,60 Mk. bis 2,80 Mk. pro kg stellten, wird jetzt durch die Genossenschaft Ochsen- und Hammelfleisch für 1,20 Mk. bis 1,40 Mk. pro kg abgegeben, während die Vieh liefernden Farmer fast den gleichen Preis wie früher erhalten.

Die Kreditgenossenschaften sind gerade jetzt in Deutsch-Südwestafrika von großem volkswirtschaftlichen Nutzen, da infolge der Festlegung des Kapitals in Bauanlagen, Meliorationen,

Anschaffungen, Warenlagern und Krediten das Geld sehr teuer wurde.

Man hat nach alledem also Anlaß, die Entwicklung unserer Kolonie auf dem Gebiete landwirtschaftlicher Produktion als zu den besten Hoffnungen berechtigend anzusehen, zumal nunmehr die Bedingungen für die Entwicklung durch die Verbesserung der Transporte gegeben sind. Es wäre nun noch festzustellen, ob die zu erwartende große Viehproduktion, für die der Absatz im Lande nur beschränkt ist, auf dem Weltmarkt Abnehmer finden wird. Eine Betrachtung der Verhältnisse des Mutterlandes zeigt, abgesehen davon, daß ein Teil der Erzeugnisse immer im Kapland Absatz finden wird, daß man auch hier zuversichtlich sein darf.

Nach den Viehzählungen ergibt sich, daß der Schafbestand im Deutschen Reiche ständig zurückgegangen ist[1]) (1873: 24 999 406 Stück, 1907: 7 703 710 Stück), wobei noch zu berücksichtigen ist, daß unsere Landwirtschaft sich immer mehr der Aufzucht von Fleischschafen statt von Wollschafen zuwendet. Die Folge hiervon ist eine starke Erhöhung der Einfuhr an roher Schafwolle:

1900: 138 100 t im Werte von 261,6 Mill. Mk.
1909: 195 900 t im Werte von 356,8 Mill. Mk.,

wovon aus außereuropäischen Ländern:

1900: 113 200 t im Werte von 197,3 Mill. Mk.
1909: 169 200 t im Werte von 294 Mill. Mk.

Die Ausfuhr betrug 1909 44 Mill. Mk., wovon nur ein Teil heimischer Produktion entstammt. Die deutsche Wollindustrie versorgt nicht nur den deutschen Markt mit Wollwaren, sondern betreibt auch ein lebhaftes Ausfuhrgeschäft. An Wollwaren wurden exportiert 1898 für 201,1 Mill. Mk., 1909 für 255,5 Mill. Mk. Der deutsche Markt ist also in einem wichtigen Artikel in bezug auf die Rohstoffversorgung sehr vom Ausland abhängig und bei seiner geringen Eigenerzeugung ohne Einwirkung auf den Weltmarktspreis, was für die Wollindustrie große Ungelegenheiten

[1]) Die Zahlen der folgenden Abschnitte sind den Zusammenstellungen des Kaiserl. Stat. Amtes, herausgeg. vom kolonialwirtschaftlichen Komitee, „Unsere Kolonialwirtschaft“ 1910 entnommen.

mit sich bringt. Im Jahre 1909 stammten 86,4 % der eingeführten Wolle aus überseeischen Gebieten, vor allem aus Argentinien, Australien und Britisch-Südafrika. Ähnliche Exportmöglichkeit wie die genannten Länder, speziell das letzte, bietet Deutsch-Südwestafrika, besonders im südlichen Gebiet, wobei auf seiten unserer Kolonie noch der Vorteil des kürzeren Frachtweges liegt. Bisher betrug die Ausfuhr:

	kg	Mk.		kg	Mk.
1898	2379	2580	1904	7 613	5 507
1899	6720	3600	1905	1 486	1 345
1900	2110	2400	1906	1 367	2 400
1901	2629	2450	1907	4 033	6 777
1902	6238	5492	1908	44 913	18 911
1903	7542	9645	1909	27 736	25 886

Bis zum Kriege haben wir ein langsames Anwachsen, nach demselben ein schnelles Überholen der früheren Ziffern. Der Rückgang des letzten Jahres ist vor allem auf Krankheiten zurückzuführen. Die weitere Besiedlung des Landes und die Verkehrsverbesserung im Mittelgebiet durch die Nord-Südbahn dürften den Wollexport so anwachsen lassen, daß die Produktion unserer Kolonie für den heimischen Bedarf noch zu erheblicher Bedeutung kommt.

Wie die deutsche Wollindustrie, so ist auch die deutsche Lederindustrie in starker Abhängigkeit vom Ausland für den Bezug der Rohstoffe. An Rindshäuten, Kalbs-, Schafs- und Ziegenfellen wurden in Deutschland eingeführt (in Mill. Mk.):

1900: 146,2, und zwar

Rindshäute 97,4, Kalbsfelle 33,7, Schafs- und Ziegenfelle 15,1;

1909: 309,4, und zwar

Rindshäute 166,2, Kalbsfelle 83,9, Schafs- und Ziegenfelle 59,3.

Hiervon sind Rindshäute meist außereuropäischen Ursprungs (1900 waren es rund drei Viertel); namentlich Argentinien, Brasilien, Nordamerika und Britisch-Indien lieferten dem deutschen Markt. Die Ausfuhr stellte sich 1909 auf (in Mill. Mk.):

Rindshäute	56,5
Kalbsfelle	25,1
Schafs- und Ziegenfelle	9,7
im ganzen	91,3.

Die Bedeutung der deutschen Lederindustrie erhellt aus den Ausfuhrzahlen für Halbfabrikate (1909: 19574 t mit einem Lederwerte von 171,9 Mill. Mk.) und für Lederwaren (1909: 7564,2 t im Werte von 74,3 Mill. Mk.).

Infolge dieser Abhängigkeit vom Ausland und des mangelnden Einflusses auf die Preisbildung ist der Einkauf des Rohmaterials für die deutsche Lederindustrie sehr schwierig geworden.[1]) Die Preisschwankungen sind so zahlreich und so bedeutend, daß der Einkauf einen immer spekulativeren Charakter annimmt. Es kommt nicht selten vor, daß Fabrikate, die aus teuer eingekauften Rohstoffen hergestellt sind, an den Markt gebracht werden, wenn dort die Rohstoffpreise wieder heruntergegangen sind, was für den Fabrikanten einen großen Schaden und ein außerordentliches Risiko bedeutet. Während man vom Ausland bezüglich der Rohstoffversorgung immer abhängiger wurde, ist auch in der inzwischen aufgeblühten Lederindustrie anderer Staaten eine große Konkurrenz sowohl für den Verkauf als für den Einkauf aufgetreten. Nordamerika kann zurzeit seinen Bedarf an rohen Häuten im eigenen Lande nicht mehr ganz decken, und die gesteigerte Nachfrage rief sofort eine Preissteigerung am europäischen Rohstoffmarkte hervor. Der Packertrust monopolisierte den gesamten Fleischmarkt Nordamerikas und damit auch den Häutemarkt. Durch den Anschluß der südamerikanischen Viehzüchter und Schlachtviehbesitzer an diesen Trust, der Ende 1910 aus Südamerika gemeldet wurde, ist ihm nunmehr die Herrschaft über den ganzen Fleisch- und Häutemarkt Nord- und Südamerikas zugefallen, was für Deutschlands Lederindustrie eine große Gefahr bedeutet.

Auch ihr werden mit der Zeit hoffentlich unsere Schutzgebiete eine Hilfe bringen. An erster Stelle für die Ausfuhr von Fellen und Häuten steht zurzeit Deutsch-Ostafrika, jedoch ist hierbei zu berücksichtigen, daß in den statistischen Nachweisen die Wildhäute von den Viehhäuten nicht getrennt sind, die allein dauernd für eine Versorgung des Rohstoffmarktes in Betracht kommen. Dann folgt Deutsch-Südwestafrika. Hier

[1]) vgl. Berliner Tagebl. Nr. 604 vom 28. November 1910, Handelsztg.

sind die Zahlen getrennt, und zwar betrug der Export in Rind-, Schaf- und Ziegenfellen:

	kg	Mk.		kg	Mk.
1898	17544	9900	1904	20839	20225
1899	13625	7055	1905	40258	52188
1900	14626	8031	1906	75994	122194
1901	35237	18681	1907	61107	82451
1902	39412	31496	1908	85132	84609
1903	25642	23722	1909	119307	134521

Die Ausfuhr von Wildhäuten und anderen Fellen (namentlich Robbenfellen) hat im Laufe der Zeit nachgelassen; obige Zahlen zeigen aber ein stetiges Anwachsen,[1]) was sicherlich infolge des wirtschaftlichen Einflusses der Bahnen auch anhalten wird.

Auch für die Versorgung Deutschlands mit Fleisch kommt das Ausland stark in Betracht. Im Jahre 1909 betrug der Einfuhrüberschuß an

lebendem Vieh	133322000 Mk.,
frischem Fleisch	34319000 „
Fleischwaren	6916000 „
Fetten	158413000 „ ;

zubereitetes Fleisch wurde im Werte von 1.2 Mill. Mk. eingeführt.

Die Ausfuhr von Fleisch ist in unseren Schutzgebieten zurzeit noch unerheblich. Der Export von lebendem Vieh aus Deutsch-Südwestafrika (ohne Wild) stieg von 2290 Mk. im Jahre 1898 auf 2337672 im Jahre 1903, ging dann infolge des Aufstandes auf ein Minimum herunter, um sich nach Friedensschluß wieder zu heben. Im Jahre 1909 wurde Rindvieh im Werte von 131190 Mk. und Kleinvieh im Werte von 50041 Mk. ausgeführt. Dieser Export kommt jedoch für das Mutterland nicht in Betracht, da fast alles nach dem Kapland überführt wurde. Für die Entwicklung der Viehzucht in unserer Kolonie ist es ja von großer Bedeutung, daß im benachbarten Lande gute Absatzgelegenheit geboten wird, immerhin ist anzunehmen, daß nach Herstellung der Eisenbahnen, die den Transport nach der Küste rentabel machen, nach Erbauung von Schlacht- und

[1]) Abgesehen von der anormalen Zeit während des Krieges, wo zur Verpflegung der Truppe außerordentlich viel Vieh ins Land gezogen wurde.

Kühlanlagen die sich steigernde Produktion auch ihren Weg nach dem Mutterlande finden wird. Die „Deutsche Farmgesellschaft A.-G.“, 1907 in Düsseldorf mit 5 Mill. Mk. Kapital begründet, hat beispielsweise 300 000 ha Land angekauft, um Farmbetrieb im großen einzurichten und später zur Herstellung von Fleischkonserven überzugehen. An der Spitze stehen Männer, die bei der Liebig-Gesellschaft in Uruguay und Argentinien tätig waren und mit ihren Kenntnissen sachverständiger und planmäßiger Arbeit viel nützen werden. — Die Seuchenbekämpfung mittels Schutzimpfung hat gute Erfolge gezeitigt, so daß man nunmehr auch den in der Kolonie zeitweise so verheerend auftretenden Viehkrankheiten nicht mehr wehrlos gegenübersteht. Auch die Nachbarn unseres Schutzgebietes blicken erwartungsvoll auf die Entwicklung der Viehzucht in Deutsch-Südwestafrika. Der Direktor der großen Fleischversorgungsgesellschaft in Kapstadt hat sich dahin geäußert, er wolle in Karibib, Okahandja und Windhuk Land ankaufen, um Viehsammelstellen einzurichten. In Karibib solle dann eine große Anlage für sogen. chilled meat erstellt werden, um dieses nach Kapstadt zu transportieren, sowie, wenn möglich, auch lebendes Vieh. Bisher wurde das Fleisch hauptsächlich aus Kanada, Argentinien und Australien bezogen, und zwar wurden im Monatsdurchschnitt 70 000 Stück Schafe und 8000 Stück Rindvieh nach Kapstadt gebracht.[1])

Es wird natürlich, bevor an einen Export in größerem Maßstabe gegangen werden kann, eine gewisse Menge der Produktion sicher sein müssen. Schultze (a. a. O. S. 275 ff.) stellt als Minimum die Zahl von 20 000 Rindern auf[2]) und verweist dabei auf die Deutsche Farmgesellschaft, die das in spätestens 4 Jahren leisten zu können hofft. Für die Preisgestaltung kommt das südamerikanische Rind in Betracht, und dürfte, um konkurrenzfähig zu sein, ein Schlachtochse in Deutsch-Südwestafrika nicht mehr als 70—80 Mk. kosten. Die Farmer sind der Ansicht, daß sich für diesen Preis gut ein 3jähriges Rind heranziehen lasse.

[1]) Zielpunkte des deutschen Kolonialwesens, Anlage I zum ersten Vortrag; Bericht des Prof. Dr. Hahn und des Farmers Schlettwein in der Kommission für den Reichshaushaltsetat am 12. Dezember 1906 (S. 72).

[2]) Die jährlich müßten ausgeführt werden können.

Der nächst der Viehzucht wichtigste Produktionszweig für Deutsch-Südwestafrika ist der Bergbau, und zwar in der Hauptsache die Gewinnung von Kupfererzen und Diamanten. Die bedeutendsten Minen hat die Otavi-Gesellschaft, die nach genauer Prüfung der Fundstätten diese für so gut erachtete, daß sie beschloß, wie oben ausgeführt, aus eigenen Mitteln eine Verbindungsbahn nach dem Hafen Swakopmund zu bauen. Die Hauptfundstätten liegen bei Tsumeb, wo nach eingehenden Aufschließungsarbeiten 313 000 t Erz mit einem ungefähren Durchschnittsgehalt von 16 % Kupfer und 25 % Blei als nachgewiesen gelten kann.[1]) Dort ist eine Hütte errichtet worden, um auch mindere Erze durch Ausschmelzen für den Export verwertbar zu machen (in den letzten Monaten des Jahres 1908 wurde in der Hütte ein Kupferstein von 50 % Cu erblasen). Weitere Untersuchungen ergaben Fundstätten bei Guchab und Asis an der Bahn Otavi—Grootfontein, ferner wurde die Mine Groß-Otavi erschlossen. Ende 1907 wurden bei Kalkfeld (an der Otavi-Bahn) große Eisensteinlager gefunden, die für die Verhüttung der saueren Tsumeberze vorzüglich geeignetes Material ergeben, da die Vorkommen basischer Natur sind, während früher Eisenerzzuschläge mit hohen Kosten von außerhalb bezogen werden mußten. Die Arbeiterzahl betrug im Geschäftsjahr 1909/10 durchschnittlich 636 Mann.[2]) Da die Gesellschaft in erster Linie auf die Ovambo angewiesen ist, um die nötigen Arbeiter zu bekommen, hat sie des öfteren unter Arbeitermangel zu leiden, weil die Ovambo von ihren Häuptlingen immer nur auf gewisse Zeit beurlaubt werden und nach Auffindung der Diamantlager nördlich des 26. Breitengrades sich zahlreich dorthin wandten. — Die Gesellschaft konnte in den Geschäftsjahren 1907/08 9 %, 1908/09 11 %, 1909/10 10 % Dividende auf ein Kapital von 20 Mill. Mk. verteilen, die sich in der Hauptsache aus Gewinnen aus dem Bergbau und der Eisenbahn zusammensetzen.[3])

[1]) Geschäftsbericht der Otavi-Minen- u. Eisenbahngesellschaft für das 8. Geschäftsjahr 1907/08.

[2]) Höchstzahl 1014, niedrigste Zahl 401.

[3]) Im Jahre 1909/10 wurden gefördert:

Tsumeb:	44700 t
Asis, Guchab, Groß-Otavi:	4800 t

Zur weiteren Untersuchung der Vorkommen auf dem Landgebiet der Otavi-Gesellschaft hat sich ein englisch-deutsches Studiensyndikat gebildet: Otavi-Exploring Syndicate Ltd. London, das das ganze Bergwerksgebiet mit Ausnahme der schon in Ausbeutung begriffenen Sätze systematisch durchforschen will.

Bei Windhuk arbeitet das Otjosongati-Minensyndikat, das im Jahre 1908/09 rund 750 t Kupfererze mit einem durchschnittlichen Kupfergehalt von ca. 18 %, 1909/10 934 750 t Erze mit ca. 21 % Kupfergehalt zum Versand brachte.

Abbauarbeiten werden ferner in der Gorob-Mine und der Matchleß-Mine wie in der Khangrube betrieben. Kupferlager finden sich noch bei Okahandja und anderen Stellen des Mittellandes, ebenso auch im Süden.

Auch für die Erzgewinnung ist der Eisenbahnbau von entscheidender Bedeutung. Er verbilligt den Transport nach den Häfen, gestattet dadurch auch die Ausbeutung nicht nur der hochwertigsten Vorkommen und gibt durch die Möglichkeit der Einfuhr von Brennmaterial Gelegenheit, Erzfunde geringeren Gehalts an Ort und Stelle zu verhütten und den Export auch dieser Produkte auf weite Entfernung rentabel zu machen.[1])

Das Aufblühen der Elektrizitätsindustrie in Deutschland hat den Bedarf an Rohkupfer außerordentlich gesteigert, während sich die Eigenproduktion an Kupfer (im Gegensatz zu den Vereinigten Staaten) durchaus nicht vermehrt hat. Im Jahre 1909 führte Deutschland 154 700 t Rohkupfer ein, im Werte von 189,8 Mill. Mk., davon aus den Vereinigten Staaten 143 700 t im Werte von 176,8 Mill. Mk. (= 92,9 %). Unsere Ausfuhr betrug im gleichen Jahre 6495 t im Werte von 7,9 Mill. Mk., war also

---

[1]) Die Verschiffung von Kupfererzen in Deutsch-Südwestafrika betrug:

	kg	Mk.		kg	Mk.
1899	852	400	1905	656	1755
1900	—	—	1906	229617	46877
1901	9814	1285	1907*	8427513	1282515
1902	876	700	1908	31003907	6296000
1903	222265	66198	1909	31497253	4654862
1904	24817	4350			

* Otavi-Bahn Dezember 1906 eröffnet.

ganz unbedeutend. Unsere Industrie hat durch ihre Abhängigkeit vom Ausland viel unter der Spekulation am Kupfermarkt zu leiden, ohne auf die Preisbildung Einfluß auszuüben. (Die Vorgänge am Kupfermarkt im Jahre 1907 sind ja noch in Erinnerung.) Die Produktion unseres Schutzgebiets wird daher immer im eigenen Mutterland einen Abnehmer haben und dazu beitragen, das Deutsche Reich wirtschaftlich weniger abhängig von Amerika zu machen.

Was die Diamanten anlangt, so sind diese zurzeit ein sehr wesentlicher Faktor in der Ausfuhr unseres Schutzgebietes. Um die Mitte des Jahres 1908 fand ein Kapneger bei km 16 der Lüderitzbuchtbahn die ersten Diamanten, und nun folgten schnell weitere Funde. (Im Jahre 1909 auch nördlich des 26° s. Br.) Es griff ein gewisses Diamantenfieber um sich, überall tauchten neue Gesellschaften, zur Diamantgewinnung gegründet, auf, und es war vorauszusehen, daß die Konkurrenz der einzelnen Interessenten zu einer Zersplitterung des Diamantenhandels und erheblichen Preisschwankungen am Diamantenmarkte führen würde. Den Schaden hätten letzten Endes natürlich nur die Interessenten selbst gehabt. Die Regierung hat sich durch schnelles und geschicktes Eingreifen das Verdienst erworben, den oben angeführten Gefahren vorgebeugt und der Diamantenproduktion der Kolonie gute Preise, wie dem Schutzgebiet selbst einen beträchtlichen Anteil an diesen Gewinnen gesichert zu haben. Sie nahm das Monopol des Diamantenhandels an sich und beauftragte mit der Ausübung derselben die „Diamantenregie des Deutsch-Südwestafrikanischen Schutzgebiets", das eine Gruppe von deutschen Gesellschaften und verwandten Gruppen umfaßt. Durch die Ausfuhrzölle,[1]) die Förderabgaben und den Erlös der auf fiskalischen Feldern gewonnenen Diamanten fließen dem Schutzgebiet erhebliche Erträge zu. Im Etat für das Jahr 1909 bewirkten diese Einnahmen einen Überschuß von fast 2 Mill. Mk., im Etat für 1910 voraussichtlich einen solchen über 4 Mill. Mk. Vom 1. Januar bis zum 31. Juli 1909 waren Diamanten im Verkaufswert von über $5\,^1/_2$ Mill. Mk. gefördert. Im Jahre 1909 wurden an Diamanten (ohne die

[1]) Es ist ein Wertzoll von $33\,^1/_3\,\%$ eingeführt.

fertig geschliffenen) 109,43 kg ausgeführt, die nach Schätzungen des Zollamtes einen Wert von 15 435 522 Mk. darstellen. Im ersten Vierteljahr 1910 war der Wert der Ausfuhr auf 7,5 Mill. Mk. gegen 1,2 Mill. Mk. im gleichen Zeitraum des Vorjahres gestiegen.[1]) Verschiedene kleinere und größere Gesellschaften befassen sich neben dem Fiskus mit der Ausbeutung der Diamantvorkommen. Die Steine liegen frei im Sande der Namib, und es kann über die Ergiebigkeit der Fundstätten vorläufig kein Urteil gefällt werden, da noch nicht feststeht, ob mit den Diamanten, die an der Oberfläche liegen, die Ausbeute erschöpft ist, oder ob der Boden noch Steine birgt. (Auch im Binnenland ist man dabei, nach Diamanten zu forschen, da an verschiedenen Stellen Blaugrund und andere Anzeichen für die Möglichkeit von Diamantvorkommen sprechen.) Auf jeden Fall dürfte es ratsam sein, sich für die fernere Zukunft keinen zu weitgehenden Hoffnungen hinzugeben, und die Maßnahmen der Regierung, die wir bei der Finanzierung des Verkehrsprogramms auseinandersetzen, sind durchaus zu begrüßen.

Die weitere geologische Erforschung des Landes dürfte noch mehr Bodenschätze aufdecken, z. B. Kohle, Asbest und vielleicht auch Gold.[2]) Im Süden des Berggerechtsamsgebietes der South West Africa Company wurden im Jahre 1908/09 etwa 70 gemeine Schürffelder auf Kohle belegt. Ebenso hofft man in den Karooschichten im Innern von Groß-Namaland Kohle abbauen zu können. Ferner ist begonnen worden, die großen Marmorvorkommen zwischen Swakopmund und Karibib bei Etussis und Kubas auszubeuten. Bei Okahandja wird guter Kalk gewonnen, so daß ein Kalkwerk im Jahre 1908/09 bereits 120 Waggons zum Versand bringen konnte. Eisenerze sind im ganzen Lande verbreitet.

Um die bisherige Entwicklung des Schutzgebietes darzulegen,

---

[1]) Amtl. Jahresber. 1909/10 S. 145: Die Gesamtförderung betrug 656 710 Karat im Werte von rund 20 Mill. Mk.

[2]) Im Gebiete der South West Afrika Company sollen laut einer letzten Meldung abbauwürdige Goldfunde gemacht worden sein. Auch habe man im Norden der Kolonie Kautschukpflanzeu vorgefunden und würde der dort gewonnene Kautschuk zurzeit untersucht (Deutsche Zeitung Nr. 29 vom 29. Januar 1911).

haben wir noch einige statistische Übersichten nach den im Laufe der Zeit erschienenen Regierungsdenkschriften zusammengestellt, die wir zum Schlusse beifügen.

Die Zahlen der Ein- und Ausfuhr zeigen in den Jahren 1904—1906, in der Ausfuhr auch noch 1907 die Einwirkungen des Krieges, der ganz abnorme wirtschaftliche Verhältnisse mit sich brachte. Nicht wenige waren der Ansicht, daß nach Beendigung des Aufstandes, der so verheerend gewirkt hatte, ein wirtschaftlicher Zusammenbruch im Lande erfolgen müsse, und es darf als ein gutes Zeichen für die der Kolonie innewohnenden wirtschaftlichen Kräfte angesehen werden, daß es gelang, ohne Krisis und in kurzer Zeit wieder zu normalen Zuständen zurückzukehren. Die Kupfer- und dann die Diamantenausfuhr beeinflussen jetzt die Höhe der Ausfuhrziffern. Bei Betrachtung dieser Zahlen ist nicht zu vergessen, daß in ihnen sich nur die Exportproduktion ausdrückt, während die Konsumproduktion nicht zu erkennen ist, da eine Binnenverkehrs- oder Produktionsstatistik nicht existiert. In der Einfuhr bildet der Bedarf für die Eisenbahnbauten einen wichtigen Faktor.

Die eigenen Einnahmen des Schutzgebietes erhöhten sich im Jahre 1907 fast um das doppelte gegen das Vorjahr, was wohl in der Hauptsache auf den inzwischen aufgenommenen Betrieb der Otavi-Bahn zurückzuführen ist. Das weitere Anschwellen in den Jahren 1909 und 1910 ist mit der Diamantenausfuhr begründet. Die Steigerung der Einnahmen aus Steuern und aus sonstigen Abgaben, besonders für Landverkäufe, ist in erster Linie auf den Bau der Eisenbahnen zurückzuführen, die die entfernteren Landstriche enger an das Verwaltungszentrum heranziehen und durch die Erschließung der Gegend Ansiedler und in ihrem Gefolge Arbeiter, Händler, Kaufleute usw. hereinbringen. Auch die Einnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb selbst haben eine erhebliche Steigerung erfahren.

Der Zuschuß, den das Mutterland für die Militärlasten gewähren muß, ist seit dem Aufstand sichtlich im Sinken begriffen, was wiederum Verdienst der Eisenbahnen ist, die eine Verminderung der Truppe gestatten, da durch sie die strategische Basis eine weit günstigere wird.

Die stetige Zunahme der weißen Bevölkerung trotz der Verminderung der Schutztruppe und speziell der Frauen und Kinder ist ein erfreuliches Zeichen der steigernden Einwanderung. Der Vergleich mit den anderen Schutzgebieten zeigt hierin eine Überlegenheit Deutsch-Südwestafrikas. In der Berufsstatistik finden wir bei der für die Besiedlung wichtigsten Gruppe (Ansiedler, Pflanzer, Farmer usw.) eine nach dem Krieg sich relativ erheblich steigernde Zunahme. Das Anwachsen der Zahl der Handwerker, Arbeiter, Bergleute dürfte zunächst eine Folge des Eisenbahn-, dann des Bergbaues sein.

Mit den vorstehenden Ausführungen glauben wir nachgewiesen zu haben, daß die Eisenbahnen Deutsch-Südwestafrikas, die mit so großen Opfern erbaut sind, neben ihrer politisch-militärischen Bedeutung auch eine gesunde wirtschaftliche Basis haben, daß sie schon jetzt, in der kurzen Zeit ihres Bestehens, einen unverkennbaren förderlichen Einfluß auf das wirtschaftliche Leben ausgeübt haben, und daß die wirtschaftlichen Bedingungen des Landes diese Bemühungen und Opfer reichlich lohnen werden. Ist auch die verkehrspolitische Aufgabe noch bei weitem nicht als vollständig gelöst anzusehen, so darf doch aus den angeführten Tatsachen die Hoffnung geschöpft werden, daß auch eine weitere Ausdehnung des Bahnnetzes entfernteren Gegenden denselben Nutzen bringen wird, wie ihn die bisher erschlossenen Gebiete erfahren haben. Einer der besten Kenner des Kaplandes, der im Schutzgebiete geborene und seit 40 Jahren in Kapstadt ansässige chemische Geologe Prof. Dr. Hahn, der Deutsch-Südwestafrika aus eigener Anschauung kennt, erklärte vor der Budgetkommission des Reichstags, daß große Teile unserer Kolonie nach allen Richtungen so gut und aussichtsreich sind wie das Kapland. Dieses Gebiet, bei weitem nicht so groß wie Deutsch-Südwestafrika (nur 495 000 qkm) mit einer Einwohnerzahl von 350 000 Weißen, hatte im Jahre 1908 eine Einfuhr von 275,34 Mill. Mk. und eine Ausfuhr von 842,81 Mill. Mk. Hiervon entfielen (bei der Ausfuhr) auf Straußenfedern 34,77, Kupfererz 8,36, Angoraziegenhaar 13,25, Häute und Felle 12,54, Wolle 42,10 Mill. Mk. Die Produktionsbedingungen sind denen

unseres Schutzgebietes ganz ähnlich. Auch hier muß meistenteils Wasser durch Bohrungen erschlossen werden. Auch hier beruht die Produktion in der Hauptsache auf Viehzucht und Bergbau, und gerade dieses Nachbarland, das mit dem Eisenbahnbau uns weit voran ist,[1]) beweist die unbedingte Notwendigkeit der Bahnen für das wirtschaftliche Leben dieser Gebiete. (Die Viehwirtschaft gedeiht dort am kräftigsten längs der Bahnen. Von ihnen landeinwärts nimmt sie stetig ab, bis sie bei 150 bis 200 km Entfernung von der Bahn auf den toten Punkt gelangt, wo an Stelle der Ausfuhrwirtschaft die Binnenwirtschaft tritt[2]).)

Es heißt daher u. E. nicht falschem Optimismus huldigen, wenn man die Zukunft unseres Schutzgebiets für aussichtsreich hält. Die Verwaltung hat durch geschickte Maßnahmen bewiesen, daß sie nicht nur im vollsten Umfange Verständnis für die notwendigen Aufgaben hat, sondern auch gewillt ist, alles zu tun, was zur Hebung des Schutzgebietes erforderlich ist. Möge also die Zukunft an Deutschland das Wort des vorausschauenden großen Nationalökonomen Friedrich List erfüllen, der über die „normalmäßige Nation" sagt: „Ihr wohnt die Kraft bei, auf die Kultur minder vorgerückter Nationen zu wirken und mit dem Überschuß ihrer Bevölkerung und ihrer geistigen und materiellen Kapitale Kolonien zu gründen und neue Nationen zu zeugen".[3])

---

[1]) Im Frühjahr 1909 waren in der Kapkolonie 6045 km Eisenbahnen im Betrieb bezw. im Bau (Unsere Kolonialwirtschaft 1910 S. 23).

[2]) Arch. f. Eisenbahnw. 1910 S. 661. Rohrbach (a. a. O. S. 420) berechnet für Deutsch-Südwestafrika gleichfalls das Maximum der Entfernung einer Farm von der Bahn auf 150—200 km.

[3]) Friedr. List, Das nationale System der politischen Ökonomie 7. Aufl. S. 154.

I. Der Handel des Schutzgebiets.

(E. = Einfuhr, A. = Ausfuhr, G. = Gesamtzahl).

In 1000 Mk.

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909
E.	6968	10075	8568	7931	10057 [1]	23632 [1]	68626 [1]	32396	33179	34713
A.	908	1242	2213	3444	299 [1]	216 [1]	383 [1]	1616	7795	22071 [2]
G.	7876	11317	10781	11375	10356	23848	69009	34012	40974	56784

[1]) Wirkungen des Krieges.

[2]) Wirkungen der Diamantausfuhr.

Die Zahlen für 1904 und 1905 umfassen nur die ein- und ausgeführten Privatgüter, ohne die Regierungsgüter; diese sind seit 1906 wieder in der Aufstellung enthalten.

Am Gesamtaußenhandel partizipierte Deutschland
1907 mit 80,31 %, 1908 mit 83,82 %, und zwar an der Einfuhr mit:
1907 mit 79,61 %, 1908 mit 81,18 %, an der Ausfuhr mit:
1907 mit 94,33 %, 1908 mit 95,08 %.

II. Eigene Einnahmen des Schutzgebiets.

(Aus dem Ordentlichen Etat.)

In 1000 Mk.

1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
1333	1879	2241	2238	2088	2560	3223	6334	6908	15458	17112	18613

Die direkten Steuern stiegen in dieser Zeit von 90000 auf 447000 Mk.

Die Zölle stiegen in dieser Zeit von 810000 auf 11014000 Mk.

Die sonstigen Abgaben (speziell Einnahmen aus Landverkäufen), Gebühren und verschiedene Verwaltungseinnahmen stiegen in dieser Zeit von 140000 auf 1460000 Mk. (1910).

Die Einnahmen aus dem Eisenbahnbetrieb stiegen in dieser Zeit von 293000 auf 3233000 Mk.

Der Reichszuschuß betrug

In 1000 Mk.

1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911
7613	8980	7027	10238	108136	122246	128462	65071	38066 [1]	16252 [2]	14426	11416

[1]) Einschließlich 8200000 Mk. Darlehen des Reichs zur Fortführung der Bahn Lüderitzbucht-Kubub.

[2]) Von 1909 ab heißt die Etatsposition: Reichszuschuß für die Zwecke der Militärverwaltung.

III. Statistik der weißen Bevölkerung der afrikanischen Schutzgebiete nach dem Stande zu Beginn der Jahre 1901—1910.

	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1910
DOA.	1243	1247	1237	1437	1837	2465	2629	2845	3287	3756
Kamerun	548	581	670	710	826	896	1010	1128	1127	1284
Togo	137	159	168	189	224	243	288	268	330	372
DSWA.	3643	4674	4682	— [1]	— [1]	6372	7110	8213	11 791 [2]	12 935 [3]

[1]) 1904 und 1905 hat in DSWA. wegen des Krieges keine Zählung stattgefunden. — Von 1906 bis einschließlich 1908 enthalten die Zahlen für DSWA. nicht die Angehörigen der Schutztruppe im Gegensatz zu früher und den anderen Kolonien.

[2]) Hiervon 2381 Angehörige der Schutztruppe, also Zivilbevölkerung 9410.

[3]) Hiervon 2291 Angehörige der Schutztruppe, also Zivilbevölkerung 10644.

Weiße Bevölkerung nach Geschlechtern in DSWA.

	1901	1902	1903 [1])	1906	1907	1908	1909	1910
Männer	2185	2569	2804	4842	4899	5295	8010 [2])	8451 [3])
Frauen	480	672	712	723	1079	1491	1826	2173
Kinder	978	1433	1166	807	1132	1427	1955	2311

[1]) 1904 und 1905 keine Zählung.

[2]) Hierunter 2381 Militärpersonen. — Die Zahlen für 1906—1908 ohne Schutztruppe.

[3]) Hierunter Schutztruppe mit 2291 Köpfen.

Erwachsene männliche Bevölkerung nach Beruf.

	1901	1902	1903*)	1907	1908	1909	1910
Beamte	790[1]	858[1]	939[1]	324[2]	565[2]	768[2]	794[2]
Geistliche und Missionare	40	52	54	73	79	70	79
Ansiedler, Pflanzer, Farmer, Gärtner usw.	479	686	813	640	1023	1231	1389
Techniker, Bauunternehm., Ingenieure, Photographen	21	9	18	109	138	196	209
Handwerker, Arbeiter, Bergleute	610	719	693	2428	2123	1979	2165
Kaufleute, Händler, Gastwirte, Frachtfahrer	244	238	277	825	827	887	1027
Seeleute, Fischer	—	7	6	56	43	49	46
Ärzte	1	—	4	5	9	15	14
Rechtsanwälte						15	14
Sonstige Berufe und Berufslose	—	—	—	439	488	419	423
Summe:	2185	2569	2804	4899	5295	5629[3]	6160[4]

*) Für 1904 und 1905 keine Zählung, da Krieg. 1906 hat keine Scheidung nach Berufen stattgefunden. Summe: 1906 = 4842.

[1]) Inkl. Schutztruppenangehörige.

[2]) Ohne Schutztruppenangehörige.

[3]) Ferner noch 2381 männliche Schutztruppenangehörige.

[4]) Ferner noch 2291 männliche Schutztruppenangehörige.

Spezialdruckerei für Dissertationen, Robert Noske, Borna-Leipzig.

Lebenslauf.

Ich, Erich Quiring, bin am 19. Oktober 1884 zu Sandau a. d. Elbe, Provinz Sachsen, Kreis Jerichow II, als Sohn des prakt. Arztes Dr. med. Hermann Quiring und seiner Ehefrau Helene geb. Mierau geboren. Ich bin preußischer Staatsangehöriger und evangelisch-lutherischer Konfession. Meine Schulbildung erhielt ich auf dem Kgl. Gymnasium zu Landsberg a. d. W., das ich Ostern 1903 mit dem Reifezeugnis für die Universität verließ. Auf der Universität Berlin hörte ich rechts- und staatswissenschaftliche Vorlesungen, war in der Praxis tätig, vollendete meine Studien im Wintersemester 1910/11 an der Kgl. Bayrischen Universität Erlangen und bestand am 6. März 1911 die mündliche Prüfung zur Erlangung der philosophischen Doktorwürde.